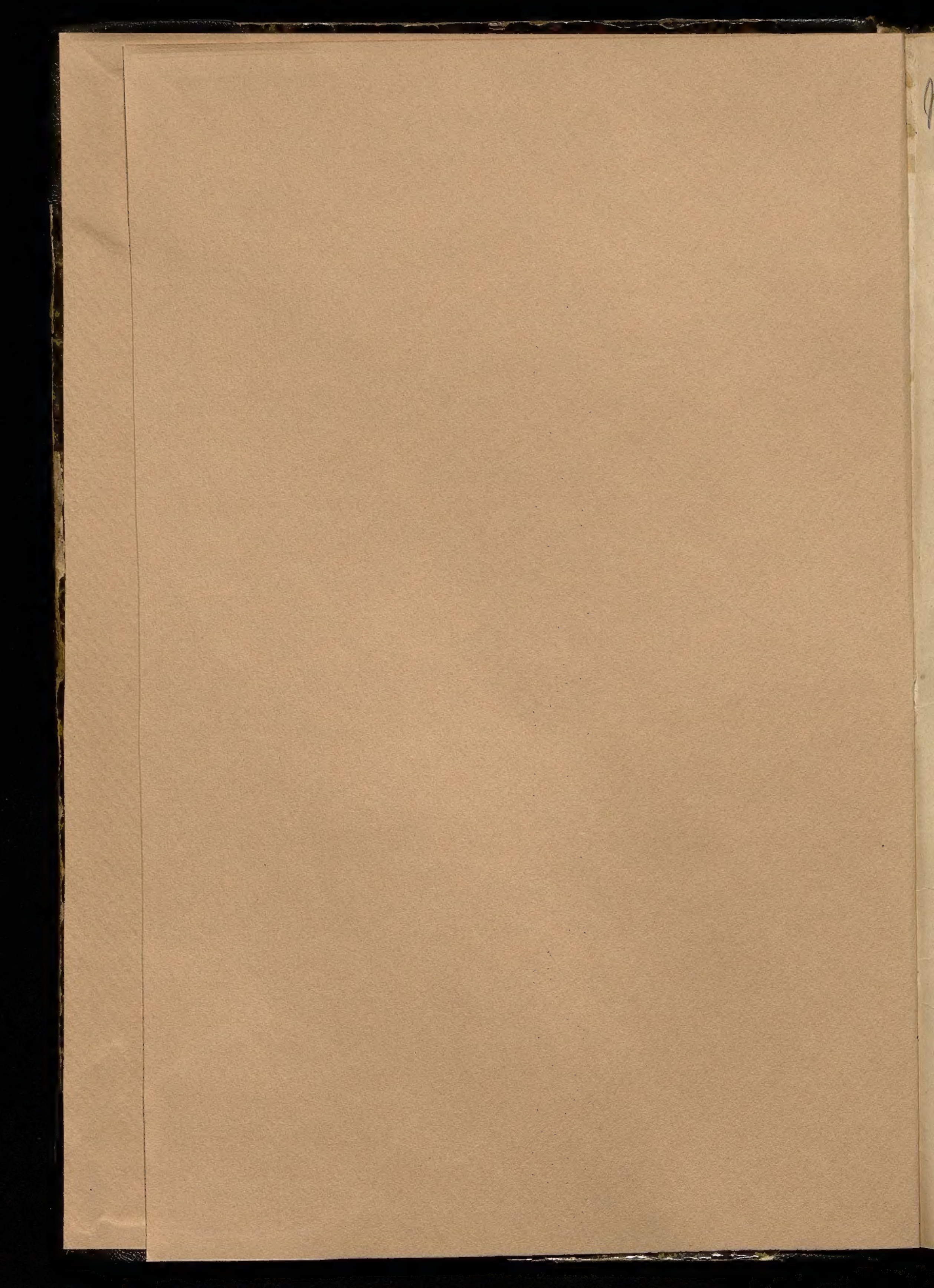

Т100 9/29



КРАТКІЙ

ИСТОРИЧЕСКІЙ ОЧЕРКЪ

РАЗВИТІЯ И ДѢЯТЕЛЬНОСТИ

ВѢДОМСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ

ЗА СТО ЛѢТЪ ЕГО СУЩЕСТВОВАНІЯ.

(1797—1897 гг.).



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Министерства Путей Сообщенія
(Высочайше Утвержденнаго Товарищества И. Н. Кушнеревъ и К), Фонтанка, 117.
1897.



ВСТУПЛЕНІЕ.

Правильная организація путей сообщенія въ государствѣ несомнѣнно является необходимымъ условіемъ въ дѣлѣ улучшенія народнаго благосостоянія, развитія торговли и промышленности и культурнаго роста народа.

Въ Россіи такая организація являлась тѣмъ болѣе настоятельною потребностью, что вслѣдствіе обширности территоріи Имперіи требовалось связать между собою отдаленныя мѣстности, различныя по своей производительности, въ силу климатическихъ и этнографическихъ условій.

Первыя историческія свѣдѣнія, заставляющія предполагать нѣкоторую организацію дорожнаго дѣла въ Россіи, относятся въ XVII вѣкѣ и указываютъ на существованіе почтовыхъ сношеній отъ Москвы до Великаго Новгорода, Смоленска и рубежей Свейскаго и Польскаго. Затѣмъ при царѣ Алексѣѣ Михаиловичѣ уже видны заботы правительства объ упорядоченіи путей сообщенія. Такъ, въ уложеніи 1649 г., существуетъ первый законъ объ охраненіи судоходства, а именно: «а которыми рѣками суда ходятъ, тамъ новыхъ платинъ и мельницъ не дѣлать, дабы судоваго ходу не переняти».

Послѣдующая дѣятельность правительства въ области дорожнаго дѣла начинается уже при Петрѣ I, который въ заботахъ своихъ о преуспѣваніи торговли и промышленности, естественно долженъ былъ обратить вниманіе на пути сообщенія. Учрежденная имъ Коммерцъ-Коллегія, помимо дѣлъ, касающихся торговли, должна была наблюдать за производствомъ работъ по водянымъ сообщеніямъ и за устройствомъ сухопутныхъ путей.

Смотря на Россію, какъ на посредницу въ торговомъ отношеніи между Европой и Азіей Петръ I задумалъ соединить воды Каспійскаго моря съ Балтійскимъ. Въ 1706 году была соединена р. Цна съ Тверцою. Работы производились подъ надзоромъ князя Матвѣя Гагарина [1]).

До образованія Коммерцъ-Коллегіи въ 1718 г., каналы были подъ вѣдѣніемъ Сената. Между прочимъ, въ 1717 году производились дѣятельныя изысканія по устройству каналовъ, по поводу чего Меньшиковъ писалъ Петру I: «Гг. сенаторы по указу Вашему послали отъ себя механика для осмотра коммуникацій съ Волгою, но, какъ слышу, онъ едва ли могъ что сдѣлать, только что хотѣлъ очистить Боровицкіе пороги, куда онъ отъ нихъ и отправленъ, обо всемъ же прочемъ сказалъ что ничего сдѣлать нельзя».

Изъ того же письма видно, что Меньшиковымъ былъ посланъ новгородскій дворянинъ Пустошкинъ «ниже Мстинскихъ пороговъ рѣками, озерами и всякими проливами до Мологи, дабы осмотрѣть, какъ устроить сообщенія съ Волгою» [2]).

Тогда же Петръ I пришелъ къ убѣжденію, что необходимо устроить каналъ въ обходъ бурной части Ладожскаго озера, вслѣдствіе чего въ сентябрѣ 1718 г. Сенату былъ данъ слѣдующій Указъ:

«Понеже всѣмъ извѣстно, какой убытокъ общенародный есть сему новому мѣсту отъ Ладожскаго озера, чего для необходимая нужда требуетъ, дабы каналъ отъ Волхова въ Неву былъ учиненъ, который работѣ, если Богъ дастъ миръ намѣреніе наше есть, чтобы оную всею арміею исправить, но сіе еще безызвѣстно, а нужда— челобитчикъ неотступный; того ради надлежитъ резолюцію взять, хотя и не будетъ мира, дабы оную работу, яко послѣднюю главную нужду сего мѣста, немедля начать» [1]) и проч.

Къ работамъ приступили немедленно подъ руководствомъ извѣстнаго впослѣдствіи фельдмаршала Миниха; при немъ была учреждена «канальная Ладожская канцелярія».

Работы шли настолько успѣшно, что Петръ Великій выражалъ надежду, въ скоромъ времени выѣхать изъ Петербурга водою и сойти на берегъ въ Москвѣ въ Головинскомъ саду, на Яузѣ [3]).

---

[1]) С. Соловьевъ. Исторія Россіи съ древн. временъ, т. XVI, гл. III.

[2]) Тамъ же.

[3]) С. Соловьевъ. Исторія Россіи съ древн. временъ, т. XVIII, гл III.

Въ 1720 году послѣдовалъ Высочайшій указъ: «О спускѣ судовъ въ Боровичскихъ порогахъ», причемъ установлена была и плата, взимаемая съ грузовъ, какъ, напримѣръ, съ муки, крупы, гороха и проч. съ куля по деньгѣ; съ масла коноплянаго, вина и проч., съ сорока-ведерной бочки—6 денегъ; съ масла коровьяго, сала и другихъ «вѣсовыхъ», съ каждыхъ 10 п.—2 деньги.

Этотъ же указъ грозилъ смертной казнью каждому, кто во время гибели судна расхититъ что либо [1]).

Что касается сухопутныхъ сообщеній, то они находились въ самомъ жалкомъ положеніи. Такъ, напримѣръ, иностранные послы тратили до 5 недѣль на проѣздъ изъ Москвы до С.-Петербурга, вслѣдствіе грязи и поломанныхъ мостовъ [2]).

По поводу дурного состоянія дорогъ писалъ, между прочимъ, голландскій резидентъ Деби, въ Голландію (въ апрѣлѣ 1718 года): «... Тверь, Торжокъ и Вышній-Волочекъ—завалены товарами, которые будутъ перевезены въ Петербургъ Ладожскимъ озеромъ, потому что возчики отказались перевозить ихъ сухимъ путемъ по дороговизнѣ конскихъ кормовъ и дурного состоянія дорогъ [3])».

Въ виду этого въ 1722 году послѣдовало приказаніе о постройкѣ новой дороги отъ Москвы до Волхова и объ установленіи для этой цѣли особаго налога; проектированной дорогѣ присвоено было при этомъ наименованіе: «перспективной».

Со смертью Петра Великаго дальнѣйшее развитіе дѣла шло не такъ успѣшно.

Въ царствованіе Императрицы Екатерины I было издано нѣсколько указовъ на имя завѣдывающаго Боровичскими порогами полковника и лейбъ-гвардіи капитана-поручика Невельскаго, но всѣ эти указы лишь подтверждаютъ распоряженія Императора Петра I, о спускѣ судовъ на порогахъ.

Невельскому было положено жалованья 381 р. 52 к. въ годъ. Въ томъ же указѣ было сказано: «Для письма двухъ человѣкъ подъячихъ, а для разсылокъ капральство солдатъ велѣно тебѣ дать изъ Нова Города отъ воеводы» [3]).

---

[1]) Дѣло архива Министерства Путей Сообщенія № 124—654, 1800 г., (бумаги прежнихъ лѣтъ, относящіяся до Управленія водяными коммуникаціями).

[2]) С. Соловьевъ. Исторія Россіи съ древн. временъ, т. XVI, гл. III.

[3]) Дѣло архива Министерства Путей Сообщенія № 124—654, 1800 г. (бумаги прежнихъ лѣтъ, относящіяся до Управленія водяными коммуникаціями).

Въ ноябрѣ 1726 г. Минихъ требовалъ на Ладожскій каналъ рабочихъ—солдатъ и въ слѣдующемъ году въ его распоряженіе былъ отправленъ Московскій гарнизонъ и отпущено 51 тыс. руб. на додѣлку канала.

При Императрицѣ Аннѣ Іоанновнѣ работы на Ладожскомъ каналѣ шли своимъ порядкомъ. Въ 1731 г. Минихъ донесъ Сенату, что работы кончены. На содержаніе канала, а также для выкладки береговъ дикимъ камнемъ и прочихъ, по мѣрѣ надобности, работъ онъ просилъ, обратить сборъ съ судовъ, плотовъ и кабаковъ хотя ходатайство его было уважено, но уже въ томъ же году онъ потребовалъ 50 тыс. руб. на достройку «слюзовъ». Деньги эти были ему отпущены. Въ слѣдущемъ году Минихъ вновь потребовалъ 110.000 руб. Сенатъ выдалъ ему 50 тыс., но въ остальныхъ отказалъ, находя, что сборы съ судовъ, плотовъ и кабаковъ, всего 40 тыс. руб., могутъ вполнѣ покрывать расходы на содержаніе и мелкія додѣлки канала.

Но Императрица приказала отпустить деньги, и впредь не отказывать [1]).

Въ то же время, впервые были изданы правила построенія дорогъ и мощенія ихъ фашинами, причемъ послѣдовало повелѣніе начать, по указанному способу, сооруженіе «перспективной дороги отъ С.-Петербурга до Москвы». Для завѣдыванія постройкою была образована «Канцелярія перспективной дороги», но работы подвигались крайне медленно, почему въ указѣ Императрицы Елисаветы Петровны, отъ 19 февраля 1742 года, было выражено соболѣзнованіе, что мысль Петра I не производится къ окончанію, несмотря на большія траты денегъ.

Въ видахъ ускоренія постройки дороги, Императрица поручила завѣдываніе работами генералу Фермеру, и черезъ нѣсколько мѣсяцевъ дорога была кончена на половину; съ проѣзжающихъ по этой дорогѣ было приказано взимать пошлины «необходя никого».

Въ 1755 году Канцелярія перспективной дороги была установленіемъ, завѣдывающимъ всѣми большими дорогами. Новое учре-

---

[1]) С. Соловьевъ. Исторія Россіи съ древн. временъ. Т. XX, гл. Ш, (Дѣла Сената по бывшему кабинету № 6—1083). Между прочимъ Сенатъ представилъ Императрицѣ вѣдомость, изъ которой оказывалось, что каналъ съ 1718 года стоилъ казнѣ 2.469.900 руб.

жденіе подъ названіемъ «Канцелярія отъ строенія Государственныхъ дорогъ», находилась въ Тоснѣ, а контора ея въ Москвѣ.

По штату Канцелярія состояла: изъ главнаго судьи, двухъ ассесоровъ, контролера, секретаря и прочихъ чиновниковъ. Исполнителями распоряженій Канцеляріи были воеводы.

При Императрицѣ Екатеринѣ II задачи Канцеляріи были расширены до степени центральнаго управленія. Указомъ 18 февраля 1764 года начальникомъ ея былъ назначенъ генералъ Муравьевъ и Канцеляріи повелѣно: «Прилагать стараніе приводить всѣ государственныя дороги въ наилучшее состояніе».

Въ дѣйствіяхъ своихъ генералъ Муравьевъ былъ поставленъ подъ вѣдѣніе Императрицы и Сената; всѣмъ же мѣстнымъ властямъ приказано было доставлять въ Канцелярію полугодовые вѣдомости о состояніи дорогъ. Однако, не располагая достаточными средствами и не имѣя въ своемъ распоряженіи техниковъ, которымъ можно было бы поручить дѣло, Канцелярія не была въ состояніи выполнить возложенныя на нее задачи, почему по учрежденіи губерній попеченіе о дорогахъ было ввѣрено исправникамъ и нижнимъ земскимъ судамъ по станціямъ «въ какомъ уѣздѣ каждая изъ нихъ лежитъ», и дорожнымъ экспедиціямъ при казенныхъ палатахъ.

Продолжающееся плохое состояніе дорогъ вынудило Императрицу, спустя шесть лѣтъ по упраздненіи Канцеляріи, открыть подъ собственнымъ вѣдѣніемъ своимъ «Комиссію о дорогахъ въ Государствѣ», задачи которой состояли въ собираніи техническихъ свѣдѣній для устройства дорогъ и составленіи общаго плана ихъ устройства и содержанія. Первымъ опытомъ трудовъ Комиссіи долженствовало быть сооруженіе дороги между столицами.

Комиссія просуществовала до 1796 года, когда Императоръ Павелъ I упразднилъ ее, повелѣвъ: «Производящіяся въ ней дѣла распредѣлить по мѣстамъ, куда которыя слѣдуетъ».

Что касается водяныхъ путей, то, до 1782 года, они находились въ вѣдѣніи мѣстныхъ властей. Наибольшую важность, по мнѣнію правительства, имѣли въ то время водныя сообщенія С.-Петербургской, Новгорсдской и Тверской губ. Въ виду этого, Императрица сочла нужнымъ возложить на губернатора названныхъ губ. Як. Еф. Сиверса главное управленіе всѣми мѣстными водными путями и въ

1773 г. Сиверсть былъ назначенъ Главнымъ Директоромъ водяныхъ коммуникацій С.-Петербургской, Новгородской и Тверской губ. Въ 1782 году послѣдовалъ именной указъ о раздѣленіи водяныхъ коммуникацій на двѣ части: на оконченныя и неоконченныя; первыя повелѣно оставить въ вѣдѣніи Новгородскаго и Тверскаго генералъ-губернатора, а вторыя приказано отдать на попеченіе особыхъ къ тому опредѣленныхъ людей. Спеціально для этого въ томъ же 1782 году былъ учрежденъ корпусъ гидравликовъ, комплектовавшійся офицерами, инженерами и другими, но преимущественно окончившими курсъ въ инженерномъ кадетскомъ (впослѣдствіи 2-мъ) корпусѣ, а равно приглашаемыми въ Россію иностранными инженерами и гидравликами.

I.

Въ такомъ положенiи находилось дѣло устроенiя путей сообщенiя въ Имперiи до 1797 года, когда, 27 февраля, Императоръ Павелъ I далъ Правительствующему Сенату слѣдующiй Указъ:

«Водянымъ коммуникацiямъ во всей Имперiи Нашей, со строенiями и работами, на нихъ производимыми, признали Мы за благо поручить въ главное вѣдѣнiе и управленiе Нашему дѣйствительному тайному совѣтнику Сиверсу, Повелѣвая Сенату дать куда слѣдуетъ предписанiя о доставленiи ему, Сиверсу, всѣхъ нужныхъ по сей части свѣдѣнiй, которыми бы онъ руководствуяся могъ представить Намъ генеральное о лучшемъ устройствѣ оной положенiе. Что касается до водяныхъ коммуникацiй въ Новгородской и Тверской губернiяхъ, которыя состоятъ подъ особенною дирекцiею Нашего генерала-отъ-инфантерiи Архарова, хотя оныя по прежнему подъ тою же дирекцiею остаться долженствуютъ, но упомянутый генералъ Архаровъ обязанъ въ дѣлахъ до судоходства на дистанцiи ему ввѣренной касающихся и требующихъ общаго соображенiя сноситься съ дѣйствительнымъ тайнымъ совѣтникомъ Сиверсомъ и для пользы государственной подавать руку помощи».

Этотъ Указъ положилъ начало существованiю вѣдомства путей сообщенiя.

Человѣкъ, призванный стоять во главѣ новаго учрежденiя, Яковъ Ефимовичъ Сиверсъ, впослѣдствiи (съ апрѣля 1798 г.) графъ, былъ отличенъ еще Екатериною II, какъ талантливый и энергичный дѣятель

Происхожденiемъ голштинецъ, Сиверсъ поступилъ на русскую службу въ 1744 г. въ коллегiю иностранныхъ дѣлъ. Въ 1764 г. въ чинѣ генералъ-маiора, онъ былъ назначенъ Екатериной II, Новгородскимъ губернаторомъ, а въ 1773 г. главн. Директоромъ В. К.

губерній С.-Петербургской, Новгородской и Тверской, въ новой должности и состоялъ до 1782 г., когда его смѣнилъ графъ Брюсъ, смѣненный въ свою очередь въ 1787 г. генераломъ Архаровымъ. Во время второго раздѣла Польши въ 1793 г. Сиверсу былъ порученъ Императрицею отвѣтственный и важный постъ повѣреннаго въ дѣлахъ отъ Русскаго Правительства въ Варшавѣ, откуда онъ отправлялъ графу Зубову подробныя донесенія о ходѣ дѣлъ. Но ходатайства его передъ Императрицею за независимость Польши навлекли на него неудовольствіе Екатерины II, онъ былъ отозванъ изъ Варшавы, гдѣ его мѣсто занялъ Игельстромъ. Въ декабрѣ 1794 года Сиверсъ прибылъ въ Петербургъ и 27 февраля слѣдующаго года былъ принятъ Императрицею. Государыня приняла его чрезвычайно милостиво, обѣщала другое назначеніе, но пока оставила не у дѣлъ. Проживъ нѣкоторое время въ С.-Петербургѣ, Сиверсъ уѣхалъ въ свое имѣніе, откуда велъ дѣятельную переписку съ Паленомъ, Рѣпнинымъ и другими выдающимися людьми того времени. Изъ своего имѣнія Сиверсъ не разъ совершалъ поѣздки и между прочимъ, свою поѣздку на Югъ Россіи онъ описывалъ въ письмахъ къ Императрицѣ. Извѣстны также два его письма къ Екатеринѣ II, въ которыхъ онъ продолжалъ ходатайствовать за Польшу. Но не давая Сиверсу никакого назначенія, Императрица не переставала высоко цѣнить его: въ 1795 г. ему Высочайше было пожаловано 2.808 душъ крестьянъ и земли.

Восшествіе на престолъ Императора Павла I снова призвало Сиверса къ государственной дѣятельности.

Въ декабрѣ 1796 года онъ возвратился въ Петербургъ, а 22 декабря былъ сдѣланъ сенаторомъ и назначенъ на мѣсто извѣстнаго Бецкаго, основателя воспитательныхъ домовъ.

Хотя вскорѣ послѣ того Сиверсъ былъ назначенъ на постъ главнаго Директора водяныхъ коммуникацій, но вопросы благотворительности и улучшенія воспитательныхъ домовъ продолжали занимать его. Уже будучи не у дѣлъ съ 1800 года, живя въ своемъ имѣніи, онъ велъ переписку по этимъ вопросамъ съ Императрицею Маріею Ѳеодоровною и Императоромъ Александромъ I.

Онъ умеръ 11 іюля 1808 года.

Вслѣдъ за первымъ Указомъ о назначеніи Сиверса Главнымъ Директоромъ водяныхъ коммуникацій, 15 іюля послѣдовалъ другой

Указъ, коимъ генералъ Архаровъ увольнялся отъ званія С.-Петербургскаго военнаго губернатора, отъ директорства надъ водяными коммуникаціями и отъ начальства въ губерніяхъ Петербургской, Новгородской и Тверской. Водяныя коммуникаціи названныхъ губерній перешли въ вѣдѣніе Сиверса.

Исполняя волю Императора, Сиверсъ дѣятельно занялся разработкою всѣхъ имѣющихся свѣдѣній для упорядоченія дѣла управленія водными путями сообщенія, и результатомъ его трудовъ явился представленный имъ на Высочайшее утвержденіе проектъ образованія Департамента водяныхъ коммуникацій. Утвержденіе послѣдовало, и 28 февраля 1798 г. данъ былъ Именной Высочайшій Указъ Главному Директору водяныхъ коммуникацій Сиверсу слѣдующаго содержанія:

«Разсмотрѣвъ доклады, отъ васъ поданные, признали Мы за благо учредить подъ главнымъ вашимъ начальствомъ особый Департаментъ, для произведенія и правленія всѣхъ дѣлъ по водянымъ въ Имперіи Нашей коммуникаціямъ, вслѣдствіе чего, утвердивъ представленный вами и при семъ прилагаемый штатъ тому Департаменту, Повелѣваемъ: 1) быть оному подъ вѣдомствомъ Сената; 2) считаться ему на равныхъ съ коллегіями и производить дѣла на обрядѣ оныхъ; 3) имѣть при немъ депо всѣмъ гидравлическимъ картамъ по всей Имперіи генеральнымъ и подробнымъ, сколько оныхъ по прежнимъ снятіямъ собрать можно, такожъ всѣхъ прежнихъ и новыхъ работъ планы, профили и исчисленія и всѣмъ новымъ соотвѣтствующимъ какой либо общественной по сей части пользѣ; 4) имѣть при ономъ Департаментѣ чертежную, какъ для доставленія въ Генеральное Депо копій со всѣхъ тѣхъ картъ, плановъ и проектовъ; 5) имѣть всегда при томъ Департаментѣ сколько инспекторовъ или смотрителей, знающихъ снятіе на планъ, нивелированіе и часть гидравлическихъ построекъ въ запасѣ для могущихъ быть работъ числомъ до 8 человѣкъ, которые составили бы родъ высшей школы сихъ частей, снабжая ихъ потребными книгами и прибавляя къ нимъ механика, шлюзнаго мастера и къ сему послѣднему двухъ помощниковъ съ жалованьемъ въ штатахъ положеннымъ; 6) для дѣланія опытовъ и прочихъ чрезвычайныхъ по сему Департаменту расходовъ, назначается въ томъ штатѣ особая сумма, въ коей подробный отчетъ давать по истеченіи каждаго года Государственному

Казначею, а Намъ представлять краткую вѣдомость при общемъ отчетѣ объ успѣхѣ всѣхъ работъ по водянымъ коммуникаціямъ; 7) наименовавъ въ штатѣ трехъ членовъ Департамента водяныхъ коммуникацій, предоставляемъ вамъ на мѣсто четвертаго избрать достойнаго и способнаго человѣка, и Намъ на утвержденіе донести; 8) объ отпускѣ на содержаніе помянутаго Департамента положенныхъ по штату ежегодно 34.510 руб. данъ отъ Насъ указъ Государственному Казначею дѣйствительному тайному совѣтнику барону Васильеву, а равномѣрно предписали Мы ему возвратить вамъ и тѣ 6.000 руб., кои заимообразно взяты изъ конторъ Вышневолоцкой и Боровицкихъ пороговъ и издержаны на чрезвычайные расходы по водянымъ коммуникаціямъ, какъ на прогоны, такъ и на содержаніе 52 нижнихъ чиновъ, бывшихъ въ Ригѣ при работахъ и причисленныхъ въ вѣдомство водяныхъ коммуникацій, соизволяя, чтобы сіи люди введены были въ штатъ прочихъ мастеровыхъ, при тѣхъ коммуникаціяхъ находящихся; 9) что касается до представленія вашего о возобновленіи сбора съ судовъ, проходящихъ по рѣкѣ Двинѣ и объ употребленіи онаго на ея чистку, какъ сіе дѣло требуетъ особливаго уваженія, то и препроводили Мы докладъ вашъ о семъ на разсмотрѣніе въ Сенатъ».

Штатъ Департамента Водяныхъ Коммуникацій.

Главный Директоръ получаетъ жалованье по особымъ указамъ.

Члены:

(Сверхъ получаемаго по особымъ указамъ или по чину жалованья).

Тайный совѣтникъ Герардъ	1.500 руб.
Генералъ-маіоръ Медеръ	1.200 »
Свиты Его Величества генералъ-маіоръ Герардъ 1-й.	1.000 »
Четвертый членъ [1])	
Экзекуторъ VIII класса	600 »

[1]) На эту должность 5-го іюля 1798 года былъ назначенъ генералъ де-Волантъ, находившійся въ это время въ Вѣнѣ. Главнымъ Директоромъ ему было поручено ознакомиться съ гидротехническими сооруженіями въ Австріи и Галиціи. Вернувшись изъ за границы, онъ осматривалъ работы по водянымъ путямъ въ Россіи, и воротился въ Спб., въ январѣ 1799 года. По Высочайшему повелѣнію ему производилось содержаніе—2.400 р. и изъ кабинета Е. В. 1.200 р. (Журналъ Д-та В. К. 11 и 22 янв. 1799 г.).

Секретарь чина коллежскаго	750	руб.
Секретарь при Главномъ Директорѣ	600	»
Казначей	400	»
Протоколистъ коллежскій	—	
Регистраторъ коллежскій	300	»
Двумъ канцеляристамъ по	250	»
Тремъ подканцеляристамъ по	200	»
Тремъ копиистамъ по	140	»
При Архивѣ и Депо плановъ:		
Актуаріусъ коллежскій	400	»
При Чертежной:		
Смотритель чина VIII класса	500	»
2 чертежника XII или XIII класса . . . . по	250	»
2 » XIII или XIV класса . . . . »	200	»
4 ученикамъ изъ школы чертежной Ладожскаго канала и Вышневолоцкой и Боровицкой конторъ въ прибавокъ къ тамошнему окладу . . . . по	60	»
На расходъ канцелярскій	1.000	»
» » чертежный	1.200	»
Четыре чина XIII класса . . . . по	600	»
Два чина IX и X класса . . . . »	400	»
Два чина X и XI класса . . . . »	300	»
Механикъ	800	»
Шлюзный мастеръ	600	»
2 помощника	400	»
На чрезвычайные расходы [1])	15.000	»
Всего	34.510	руб.

11 марта 1798 года члены Департамента: Генералъ-маіоръ Ѳедоръ Ивановичъ Медеръ, Свиты Его Величества Генералъ-маіоръ Ѳедоръ Ивановичъ Герардъ явились въ 8 часовъ утра въ домъ Главнаго Директора Сиверса и «по совершеніи молебнаго пѣнія и водоосвященія открыли присутствіе Департамента».

По прочтеніи Именнаго Высочайшаго Указа объ учрежденіи Департамента водяныхъ коммуникацій, Главный Директоръ заявилъ,

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 32, 1797 г.

что 1-го марта Указъ этотъ былъ предъявленъ имъ Правительствующему Сенату и что объ открытіи Департамента и о наймѣ для канцеляріи дома [1]) равнымъ образомъ будетъ донесено. Относительно же устройства канцеляріи Главный Директоръ сообщилъ, что для этой цѣли отпущено изъ ассигнованной Департаменту суммы подъ росписку надворнаго совѣтника Зимина 500 руб.

Выслушавъ сообщеніе Главнаго Директора, первое засѣданіе Департамента постановило: «1) записать оный Указъ въ первую книгу и хранить его съ прочими узаконеніями въ Присутственной Палатѣ; 2) означенныхъ въ штатѣ чиновниковъ, а именно: въ экзекуторы коллежскаго ассесора и Св. Владиміра кавалера Либгарда; въ секретари надворнаго совѣтника Зимина, въ протоколисты губернскаго секретаря Бахтурина, въ регистраторы, находящагося не у дѣлъ, Лифляндскаго уроженца и обучавшагося въ иностранныхъ университетахъ наукамъ Павла Поміанова Пезаровіуса [2]) представить въ Правительствующій Сенатъ доношеніемъ и просить о утвержденіи оныхъ Указа; 3) по принятіи изъ Казенной Палаты для заведенія Канцеляріи 500 руб. имѣетъ надворный совѣтникъ Зиминъ представить Департаменту при рапортѣ вѣдомость съ показаніемъ, что именно и по какой цѣнѣ имъ куплено; 4) касательно же гидравлическихъ картъ для новыхъ работъ, укомплектованія прочихъ чиновниковъ, также о суммѣ, назначенной для сего Департамента съ возвращеніемъ 6.000 руб., взятыхъ заимообразно изъ конторъ Вышневолоцкой и Боровицкихъ пороговъ, издержанныхъ на чрезвычайные расходы прежде сего Указа по водянымъ коммуникаціямъ, и о людяхъ, бывшихъ въ Ригѣ при работахъ, коимъ повелѣно вывесть въ штатъ прочихъ мастеровыхъ, сочинить особый протоколъ и доложить».

Впослѣдствіи, какъ видно изъ журналовъ Департамента, Члены

---

[1]) Домъ сначала былъ нанятъ у К. Нефедина съ платою по 40 руб. въ мѣсяцъ, но черезъ два мѣсяца оказался недостаточнымъ и поэтому нанято было новое помѣщеніе въ домѣ надворнаго совѣтника Жандра, на Литейной за 100 р. въ мѣсяцъ.

[2]) Павелъ Павловичъ Пезаровіусъ, впослѣдствіи тайный совѣтникъ, состоялъ въ Департаментѣ водяныхъ коммуникацій только до 8-го апрѣля 1798 г. Онъ былъ первымъ издателемъ, въ 1813 г., газеты «Русскій Инвалидъ», печатавшейся для описанія подвиговъ русскихъ воиновъ; къ открытію Комитета о раненыхъ въ 1815 г. онъ представилъ полученные отъ газеты доходы и пожертвованія частныхъ лицъ 305.000 руб. и былъ назначенъ членомъ Комитета и Директоромъ его Канцеляріи. Скончался въ 1847 г. (Ист. В. мартъ 1896 года).

собирались сначала въ 8 часовъ, а потомъ въ 9 часовъ утра и оканчивали занятія въ 2 часа дня. Иногда, впрочемъ рѣдко, собирались, вмѣсто утра, вечеромъ въ 6 часовъ. Графъ Сиверсъ во все время своего управленія Департаментомъ предсѣдательствовалъ въ немъ. 8 марта 1800 года графъ Сиверсъ, по собственному желанію, оставилъ свой постъ. Причиной тому послужила, назначенная по настоянію графа Кушелева ревизія Департамента; хотя всѣ отчетности были найдены въ блестящемъ состояніи, но графъ Сиверсъ не нашелъ возможнымъ оставаться Главнымъ Директоромъ. Премникомъ графа Сиверса былъ графъ Кушелевъ.

Вслѣдъ за графомъ Кушелевымъ, занимавшимъ постъ Главнаго Директора по 21 августа 1801 г., въ управленіе Департаментомъ вступилъ графъ Румянцевъ, бывшій главнымъ Директоромъ по 18 апрѣля 1809 г. Графъ Румянцевъ былъ другомъ графа Сиверса и во время своего управленія Департаментомъ, до самой смерти графа Сиверса, былъ въ дѣятельной съ нимъ перепискѣ.

Кромѣ поименованныхъ членовъ Департамента, за время существованія его (1798—1809 г.) въ составѣ Совѣта еще были: тайн. сов. Ив. Кондр. Герардъ, инженеръ-генералъ фонъ-Сухтеленъ, инженеръ-генералъ де Витте, генералъ-лейт. Францъ Павлов. Деволантъ; генер.-лейт. Христ. Ив. Трузсонъ, генер.-маіоръ Толстой, генералъ-маіоръ Оккреманъ, стат. совѣтн. Олсуфьевъ, камеръ-юнкеръ Саблуковъ и стат. совѣт. Ваксель.

Всѣ члены, имѣвшіе военные чины, поступили въ вѣдомство Департамента изъ военнаго инженернаго корпуса и, когда требовалось обстоятельствами, прикомандировывались къ дѣйствующей арміи. На обязанности членовъ Департамента, кромѣ обсужденія предложенныхъ на ихъ разсмотрѣніе дѣлъ, лежало инспектированіе существующихъ и вновь устраиваемыхъ сообщеній. Вмѣстѣ съ тѣмъ они составляли проекты сооруженій и завѣдывали производствомъ работъ; въ послѣднемъ случаѣ подъ ихъ начальствомъ состояли проживавшіе на мѣстѣ производства работъ инженеры и техники, носившіе иногда званіе директоровъ работъ. Большая часть инженеровъ и техниковъ были иностранцы, приглашенные изъ Испаніи, Франціи и Голландіи, нѣкоторые изъ нихъ, какъ шлюзные мастера, служили по контракту; нѣкоторые, преимущественно высшія лица, принимали русское подданство и оставались въ Россіи.

Съ объединеніемъ всѣхъ водяныхъ коммуникацій подъ вѣдомствомъ Департамента, въ его завѣдываніе поступили какъ всѣ производившіяся на этихъ коммуникаціяхъ работы, такъ и вообще наблюденіе за правильностью судоходства по всѣхъ судоходнымъ сообщеніямъ Европейской Россіи. Мѣстными учрежденіями, поступившими въ завѣдываніе Департамента, являлись въ то время конторы, учрежденныя на нѣкоторыхъ главнѣйшихъ пунктахъ, какъ, напримѣръ, Вышневолоцкая и Боровицкихъ пороговъ, а на Ладожскомъ каналѣ—экспедиція. На другихъ каналахъ и рѣкахъ наблюдали за сооруженіями и правильностью судоходства главные смотрители, смотрители, ихъ помощники, шлюзные мастера и состоящая при нихъ воинская команда. Содержаніе этимъ лицамъ большею частью давалось слѣдующее: главному смотрителю 1.200 руб., смотрителямъ по 600 руб. и по 400 руб., помощникамъ смотрителей 300 руб., шлюзнымъ мастерамъ—1.000 руб., нижнимъ чинамъ, кромѣ провіанта и форменной одежды, унтеръ-офицерамъ—15 руб., рядовымъ—8 р. 50 к. въ годъ. Помѣщались всѣ эти лица или въ казенныхъ домахъ или въ частныхъ, нанятыхъ для этого казною.

За время существованія Департамента (1798—1809) производились слѣдующія значительныя работы.

Березинскій каналъ, между рр. Березиною и Уллою, соединяющій Днѣпръ съ Двиной, начатъ постройкою въ 1797 г. и открытъ для плаванія судовъ съ 1805 г. Наблюдалъ за работами инженеръ генералъ де-Витте [1]).

Ивановскій каналъ [2]) начатъ постройкою при Императорѣ Петрѣ Великомъ для соединенія Дона съ Волгою, посредствомъ канала между рр. Шатью и Цною. Возобновлены работы въ 1807 г. по проекту инженера генер.-лейт. Хр. Ив. Трузсона и подъ его наблюденіемъ. Издержано 738.000 руб. Прекращены работы въ 1810 г. главнымъ образомъ въ виду безполезности этого канала.

Вильевскій каналъ [3]) или водопроводъ для снабженія водою вышневолоцкихъ каналовъ. Окончательно приступлено къ работамъ въ 1798 г. Наблюдалъ за производствомъ работъ инженеръ-генер.-лейт. Ф. И. Герардъ.

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣла № 30, 1797 г. и № 35—63 1805 г.

[2]) Тоже дѣла № 32, 1797 г. и № 66—71, 1805 г.

[3]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія № 32, 1797 г. и № 96—71, 1805 г.

Огинскій каналъ [1]) для соединенія рр. Шары и Яцольды. Работы начаты въ 1770 г. гетманомъ Огинскимъ. Возобновлены въ 1799 г. Каналъ открытъ для судоходства въ 1804 г. Наблюдалъ за постройкою инжен. генер.-лейт. Фр. Павл. Деволантъ.

Маріинскій каналъ [2]), соединяющій рр. Ковжу и Вытегру. Работы начаты въ 1799 г. подъ наблюденіемъ генер.-лейт. Фр. Павл. Деволанта и каналъ открытъ для судоходства въ 1810 г. Вслѣдствіе щедраго пожертвованія Императрицы Маріи Ѳеодоровны, каналъ названъ Маріинскимъ. Длина 9 вер., продолженіемъ его служитъ р. Вытегра; на 63 в. ея теченія было устроено 20 шлюзовъ.

Новгородскій или Сиверсовъ каналъ [3]), для обхода озера Ильменя посредствомъ соединенія рр. Мсты и Волхова. Работы начаты въ 1797 г. и окончены въ 1804 г. За производствомъ работъ наблюдалъ генер.-лейт. Герардъ. Каналъ 9 в. работы стоили 833.719 р.

Свирскій каналъ [4]) для обхода Ладожскаго озера посредствомъ соединенія рр. Свири и Сяси. Изысканія произведены въ 1799 г. Къ работамъ приступлено въ 1802 г. Судоходство по немъ открыто въ 1810 г. Составлялъ проектъ и наблюдалъ за работами генералъ-лейтенантъ Фр. Павл. Деволантъ.

Сясскій каналъ, [5]) для обхода Ладожскаго озера, между рр. Волховомъ и Сясью. Изысканія произведены и составленъ проектъ генераломъ Диденевымъ и начаты работы въ 1766 г., при чемъ прокопано было 3 версты и затѣмъ работы пріостановлены. Возобновлены въ 1799 г. и открыто движеніе судовъ 1 іюня 1802 г. За работами наблюдалъ генералъ-лейтен. Герардъ. Стоимость работъ 273.386 р.

Сѣвероекатерининскій каналъ, [6]) для соединенія рр. Камы и Сѣв. Двины, между рр. южною и сѣверною Кельтмами. Работы начаты въ 1787 г., но въ 1788 г. пріостановлены. Возобновлены въ 1803 г. Проектъ составлялъ и наблюдалъ за работами инженеръ генералъ фонъ-Сухтеленъ и Пермскій генералъ-губернаторъ

---

[1]) Тоже дѣла № 49—67, 1804, № 51, 1803 г. и № 228, 1826 г.
[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія.
[3]) Тоже, дѣло № 31, 1797 г.
[4]) Тоже, дѣло № 41, 1799 г.
[5]) Тоже, дѣло № 17—49. 1802 г.
[6]) Тоже, дѣло № 22—55, 1802 г.

Модерахъ, сообщавшій Главному Директору Водяныхъ Коммуникацій Графу Ник. Петр. Румянцеву о ходѣ работъ.

Тихвинскій каналъ [1]) для соединенія рр. Тихвинки и Сомы. Работы начаты въ 1802 г., судоходство открыто въ 1811 г. Проектъ составлялъ и наблюдалъ за работами генералъ-лейтенантъ Фр. Павл. Деволантъ.

Въ тотъ же періодъ времени, по проектамъ Фр. Павл. Деволанта и подъ его руководствомъ, производились работы по улучшенію Нарвскаго порта. При этомъ построенъ молъ и двѣ плотины и углубленъ фарватеръ до 5 футовъ. Кромѣ того, произведено также исправленіе дамбы въ Ригѣ. [3]).

Заботясь о сооруженіи и исправномъ содержаніи искусственныхъ путей, Департаментъ не оставлялъ безъ вниманія и естественныхъ путей сообщенія, т. е. рѣкъ. За этотъ періодъ времени производилась расчистка фарватера и улучшеніе условій судоходства на рр. Двинѣ, Волховѣ (издержано 500.000 р.) Бугѣ, Донѣ, Воронежѣ, Цнѣ, Сурѣ, Нѣманѣ, Мстѣ, Шарѣ, Яцольдѣ, Днѣпрѣ. Изъ столичныхъ рѣкъ и каналовъ расчищены: въ Москвѣ р. Москва, въ Петербургѣ рр. Мойка, Фонтанка, Таракановка, Пряжка и Екатерининскій каналъ. Къ числу мѣръ, способствовавшихъ правильному и безпрепятственному судоходству, слѣдуетъ отнести работы по нарѣзкѣ бечевниковъ и наблюденіе за исправнымъ содержаніемъ ихъ по существовавшимъ тогда каналамъ, а также и судоходнымъ рѣкамъ.

Къ числу работъ, начатыхъ другими вѣдомствами и оконченныхъ Департаментомъ — относятся работы по сооруженію и содержанію въ исправности Московскаго водопровода. — Устройство этого водопровода было начато въ 1779 г., но въ 1788 г. пріостановлено и въ 1798 г. возобновлено. Въ 1805 г. водопроводъ поступилъ въ завѣдываніе Департамента водяныхъ коммуникацій. Къ этому времени была проведена вода изъ с. Большія Мытищи до Кузнецкаго моста. Стоимость этихъ работъ опредѣлена въ 1.164.800 р. Составлялъ проектъ и наблюдалъ за работами бывшій

---

[1]) Тоже, дѣло № 3—44, 1801 г.
[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія дѣло, № 34—61, 1803.
[3]) Тоже, Журн. Д-та В. 12 и дѣла 1797—1809 г.

тогда членомъ Департамента тайный совѣтникъ Иванъ Кондратьевичъ Герардъ. Съ 1805 года работы состояли въ проведенiи воды въ дальнѣйшiя отъ Кузнецкаго моста части г. Москвы [1]).

Вслѣдствiе встрѣчаемаго тогда при производствѣ гидравлическихъ работъ недостатка въ чиновникахъ, знающихъ это дѣло, испрошено было Высочайшее соизволенiе на отправленiе въ 1805 г. въ Англiю для изученiя этихъ работъ де Витте и Яниша, а въ 1808 г. во Францiю съ тою же цѣлiю кол. ассес. Маiорова и Дусаева. Ранѣе, въ 1801 г. Кабинетомъ Его Величества съ тою же цѣлiю былъ отправленъ въ Англiю кол. совѣт. Ваксель, который въ 1805 г. былъ назначенъ членомъ Департамента Водяныхъ Коммуникацiй съ оставленiемъ въ Англiи для продолженiя своихъ занятiй и наблюденiя и руководительства занятiями чиновниковъ, командированныхъ туда для ученiя.—Во время пребыванiя своего въ Англiи кол. совѣт. Ваксель получалъ содержанiя по 200 фунтовъ стерлинговъ и 1000 руб., де Витте и Янишъ по 200 ф. ст. и 400 р. въ годъ, а во Францiи Маiоровъ и Дусаевъ по 400 червонцевъ въ годъ [2]).

Независимо отъ Департамента водяныхъ коммуникацiй подъ управленiемъ Главныхъ Директоровъ состояла съ 8 марта 1800 г. «Экспедицiя устроенiя дорогъ въ Государствѣ». Экспедицiя эта, учрежденная по мысли Императрицы Екатерины II, какъ выше сказано, была упразднена въ 1796 г. Императоромъ Павломъ I, но въ 1800 году вновь открыла свои дѣйствiя подъ управленiемъ гр. Кушелева. Въ составъ ея входили нѣкоторые члены Департамента водяныхъ каммуникацiй, а именно: Деволантъ, де Витте и Герардъ. Въ завѣдыванiи Экспедицiи состояли дороги между столицами, окрестныя петербургскiя дороги и другiя, служившiя для сообщенiя между значительными тогда городами.

Экспедицiя эта не была присоединена къ Департаменту а лишь находилась подъ вѣдѣнiемъ Главныхъ Директоровъ в. к. Поставленiи гр. Румянцевымъ, бывшимъ вмѣстѣ съ тѣмъ Министромъ Иностранныхъ Дѣлъ, посты Главн. Дирек. экспедицiя устроенiя дорогъ осталось въ его вѣдѣнiи.

---

[1]) Архивъ М. П. С., дѣло № 70—33, 1803 г. и № 96—143, 1807 г.

[2]) Тоже, дѣло № 2, 1805 г.

Изъ проектовъ, которые были представлены въ этотъ періодъ времени, особенно замѣчательны слѣдующіе два:

1. Въ апрѣлѣ 1803 г. Слободской купецъ Анфилатовъ, по довѣрію купцовъ Вятской губерніи, представилъ графу Николаю Петровичу Румянцеву проектъ образованія общественнаго страховаго капитала и учрежденія въ Нощульской пристани, при рѣкѣ Лузѣ, страховой конторы, въ виду случающихся несчастій при плаваніи судовъ по искривленному теченію судоходной рѣки Лузы.

Главный Директоръ передалъ этотъ проектъ на разсмотрѣніе Департамента водяныхъ коммуникацій съ предложеніемъ, не заблагоразсудитъ ли Департаментъ откомандировать чиновника «для обозрѣнія, во что можетъ стать чистка рѣки Лузы, по тому болѣе, что, когда работа сія не потребуетъ довольно важной суммы, то можно будетъ лучше войти въ совершеніе оной Правительству, коего мѣры могутъ удобнѣе облегчить судоплаваніе».

Департаментъ въ февралѣ 1804 года представилъ Главному Директору свое заключеніе, что учрежденіе страховой конторы по желанію купечества, безъ сомнѣнія, быть можетъ не безполезно для обезпеченія капитала ихъ отправляемаго водянымъ путемъ по внутренней коммерціи; но какъ сами они изъясняютъ, что при хорошемъ препровожденіи судовъ по сказанной рѣкѣ несчастныя приключенія бываютъ отъ одного до двухъ и больше судовъ, слѣдственно, таковые случаи удобовозможно расчисткою рѣки и присмотромъ за порядкомъ отвратить. Посему издержку для сего предмета безъ изслѣдованія опредѣлить не можно, то и не оставитъ Департаментъ въ свое время командировать для осмотра гидрографіи рѣки Лузы или Луши и для положенія оной съ означеніемъ затруднительныхъ и опасныхъ мѣстъ для судоходства на планѣ знающаго чиновника. А потому Департаментъ проситъ Главнаго Директора, не благоугодно ли ему будетъ отъ Его Императорскаго Величества единожды испросить на издержки по сему предмету 8.000 руб.[1])

2. 19 сентября 1804 года Товарищъ Министра Морскихъ силъ Вице-Адмиралъ Павелъ Васильевичъ Чичаговъ препроводилъ графу Н. П. Румянцеву присланные изъ Англіи Описаніе и мо-

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло № 89, 1803 г.

дель чугунныхъ дорогъ съ повозками, для перевозки тяжестей употребляемыхъ, равномѣрно и чугунныя части сихъ дорогъ въ настоящую величину.

Проектъ этотъ былъ присланъ П. В. Чичагову отъ Вильяма Фаугена изъ Лондона.

Фаугенъ сообщаетъ, что «чугунныя дороги въ великомъ обыкновеніи въ Англіи и Валлійскомъ герцогствѣ, но всего больше употребляются въ таковыхъ мѣстахъ, гдѣ имѣются угольные, известковые и желѣзные заводы, коихъ издѣлія сами по себѣ велики и требуютъ для перевозки дешеваго и способнаго доставленія. При дѣйствіи ихъ и составленіи они часто занимаютъ мѣсто каналовъ. По сіе время ихъ болѣе употребляютъ для мѣстной, нежели общей цѣли, но нынѣ дѣлаются опыты гораздо лучшіе въ разныхъ мѣстахъ сей страны и, между прочимъ, по Виндзорской дорогѣ, близъ столичнаго города».

Въ Лондонской гавани, гдѣ главнымъ расходомъ и важнѣйшимъ предметомъ въ работѣ почитается отвозъ земли и перевозка матеріаловъ, употребленіе чугунныхъ дорогъ сдѣлалось необходимымъ для экономіи и успѣшности».

Графъ Н. П. Румянцевъ препроводилъ этотъ проектъ въ Экспедицію устроенія дорогъ въ Государствѣ для свѣдѣнія и храненія [1]).

Въ 18 день апрѣля 1809 г. послѣдовалъ на имя Главнаго Директора Н. П. Румянцева Высочайшій рескриптъ слѣдующаго содержанія:

«Графъ Николай Петровичъ. Въ продолженіи управленія вашего Департаментомъ водяныхъ коммуникацій съ удовольствіемъ Я видѣлъ многократные опыты отличной попечительности, съ коею тщились вы преоборотъ всѣ препятствія, часть сію облежащія. Личнымъ вниманіемъ вашимъ и трудами замѣняемъ былъ, по возможности, недостатокъ въ несвѣдущихъ чиновникахъ и отдаленность Главнаго Управленія отъ средоточія важнѣйшихъ ея движеній.

«Труды и упражненія ваши усугубились, когда довѣренностію Моею и достоинствами вашими призваны вы были соединить съ прежними должностями управленіе Министерствомъ иностранныхъ дѣлъ. Помышляемо было облегчить бремя, на васъ лежащее; но предположеніе сіе по разнымъ причинамъ не могло доселѣ совершиться.

---

[1]) Арх. М. П. С., дѣло № 48—37, 1804 г.

Вы показали Мнѣ здѣсь новый опытъ пожертвованія силъ вашихъ на пользу общую, продолжая управлять Департаментомъ водяныхъ коммуникацій съ свойственною вамъ ревностію.

Нынѣ, съ назначеніемъ общаго Главнаго Начальства для губерній Новгородской, Тверской и Ярославской представился способъ соединить съ онымъ и начальство сего Департамента. Возложивъ званіе сіе на Его Императорское Высочество Принца Георгія Ольденбургскаго, Я не могъ въ довѣренности Моей избрать вамъ достойнѣйшаго преемника.

Но освобождая васъ отъ сего управленія, не могу освободить васъ отъ того содѣйствія, которое по любви вашей къ отечественнымъ пользамъ ни въ какомъ положеніи не обременитесь вы оказывать, споспѣшествуя успѣшному движенію сея части въ настоящемъ управленіи видами и совѣтами вашими. Отъ извѣстныхъ Мнѣ правилъ вашихъ Я ожидаю сего и несомнѣнно надѣюсь, пребывая вамъ всегда доброжелательнымъ».

II.

Въ 18 день апрѣля 1809 года Правительствующему Сенату былъ данъ слѣдующій Именной Высочайшій Указъ:

«По мѣстному положенію Губерній Новгородской, Тверской и Ярославской, по взаимнымъ отношеніямъ ихъ промышленности по устройству водяныхъ путей, чрезъ пространство ихъ къ столицѣ Нашей пролегающихъ, и по необходимой связи Губернскаго ихъ начальства съ водоходнымъ, признали мы нужнымъ постановить въ оныхъ Генералъ-Губернатора.

Предметъ учрежденія сего есть: ввести въ порядкѣ общихъ сношеній сихъ Губерній болѣе единства и удобности, споспѣшествовать взаимной ихъ промышленности и особенно усилить способы и движеніе судоходства въ одномъ изъ важнѣйшихъ его средоточій связію управленія его съ главнымъ начальствомъ Губернскимъ.

Возлагая званія Генералъ-Губернатора Новгородскаго Тверскаго и Ярославскаго и главное управленіе Департаментомъ Водяныхъ Коммуникацій на Его Императорское Высочество, Принца Георгія Ольденбургскаго, Мы желаемъ отличнымъ способностямъ его отверзть способы, трудомъ и дѣятельностію доказать извѣстную Намъ ревность и любовь Его къ новому Отечеству».

21-го апрѣля въ 11 час. утра графъ Николай Петровичъ Румянцевъ представилъ Принцу Ольденбургскому въ комнатахъ Его Высочества членовъ Департамента водяныхъ коммуникацій. Членами въ то время были: инженеръ генералъ фонъ-Сухтеленъ, инженеръ генералъ де-Витте, генералъ-лейтенантъ Деволантъ, генералъ-лейтенантъ Герардъ 3-й, генералъ-лейтенантъ Трузсонъ, камеръ-юнкеръ Саблуковъ, стат. совѣт. Олсуфьевъ и стат. совѣт. Ваксель.

Вступивъ въ управленіе Департаментомъ и ознакомившись съ его дѣятельностью, Принцъ Ольденбургскій пришелъ къ убѣжденію, что при настоящей своей организаціи Департаментъ не можетъ выполнить возложенныхъ на него, какъ на главное Управленіе водяныхъ коммуникацій, обширныхъ задачъ. По мнѣнію Принца, выраженному имъ во всеподданнѣйшемъ докладѣ Императору Александру I, главнѣйшими недостатками являлось: «сліяніе разнородныхъ частей и неизбѣжное отъ того въ нихъ замѣшательство и неопредѣлительность обязанностей» [1]).

Для устраненія этихъ недостатковъ, препятствующихъ свободному развитію дѣла, Принцъ представилъ Государю проектъ образованія Экспедиціи водяныхъ коммуникацій. Согласно этому проекту Департаментъ упразднялся и долженъ былъ закончить и сдать всѣ дѣла къ 1 января 1810 года.

Проектъ экспедиціи былъ Высочайше утвержденъ 16 іюня 1809 г., и 12 сентября того же года Экспедиція водяныхъ коммуникацій открыла свои дѣйствія. Мѣстопребываніе экспедиціи было назначено въ Твери.

Къ этому времени въ вѣдѣніе вѣдомства уже отошли и государственныя дороги, а именно 30 августа 1809 г. былъ данъ Сенату Именной Высочайшій Указъ о присоединеніи къ экспедиціи водяныхъ коммуникацій экспедиціи объ устроеніи дорогъ въ Государствѣ и-нистръ Иностранныхъ Дѣлъ графъ Румянцевъ былъ уволенъ отъ управленія названною экспедиціею.

Новообразованная экспедиція водяныхъ коммуникацій имѣла слѣдующій составъ: она дѣлилась на три отдѣленія, съ начальниками отдѣленій во главѣ; всѣми отдѣленіями завѣдывалъ Управляющій экспедиціею, при немъ былъ секретарь. Каждое отдѣленіе дѣлилось на столы. Къ кругу вѣдомства перваго отдѣленія были отнесены дѣла хозяйственныя, втораго—дѣла до благоустройства, въ судоходствѣ касающіяся, и, наконецъ, третье отдѣленіе вѣдало всѣ сношенія и счета по приходамъ и расходамъ. Управляющій, секретарь и начальники отдѣленій назначались Высочайшею властью по представленію Главнаго Директора водяныхъ коммуникацій. При экспедиціи былъ учрежденъ архивъ и назначенъ экзекуторъ, онъ же казначей. Обязанности были строго распредѣлены по отдѣленіямъ и столамъ.

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія дѣло № 27, 1809 г. (Объ упраздненіи Департамента Водяныхъ Коммуникацій).

Но представляя на Высочайшее утвержденіе проектъ Экспедиціи, Главный Директоръ доложилъ Императору о необходимости болѣе широкаго преобразованія учрежденія, которое и было ему поручено.

Исполняя возложенное на него порученіе, Принцъ Ольденбургскій отправилъ циркулярныя отношенія ко всѣмъ начальникамъ губерній: «о доставленіи мѣстныхъ свѣдѣній о разныхъ недостаткахъ и неудобствахъ, о всемъ томъ, что къ исправленію ихъ было нужно»[1]).

Кромѣ того, Принцъ лично осмотрѣлъ главнѣйшіе пункты трехъ водныхъ системъ.

На основаніи всѣхъ собранныхъ такимъ путемъ свѣдѣній былъ выработанъ проектъ новаго образованія учрежденія, которое могло бы удовлетворять во всей полнотѣ все возрастающимъ потребностямъ водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній [2]).

Проектъ этотъ былъ представленъ Главнымъ Директоромъ Императору Александру I, и 20 ноября 1809 г. былъ удостоенъ Высочайшаго утвержденія.

Это преобразованіе по своему значенію является однимъ изъ важнѣйшихъ моментовъ въ исторіи вѣдомства путей сообщенія.

Вмѣстѣ съ «учрежденіемъ объ управленіи водяными и сухопутными сообщеніями», былъ обнародованъ слѣдующій Высочайшій манифестъ [3]):

«Съ самаго вступленія Нашего на Престолъ всегдашнее попеченіе Наше обращаемо было къ тому, чтобы, усовершая и дополняя существующія для пользы общей учрежденія, открыть подданнымъ Нашимъ всѣ способы къ собственному ихъ благоденствію, къ пріумноженію Государственнаго богатства и къ славѣ Нашей Имперіи.

Находя, что устройство многочисленныхъ и удобныхъ сообщеній въ Государствѣ, только обширномъ и обилующимъ столь различными произведеніями, составляетъ одну изъ важнѣйшихъ частей управленія, и съ теченіемъ времени опытамъ удостовѣрясь, что распро-

---

[1]) Дѣло архива Министерства Путей Сообщенія № 228, 1826 г. (Заключающее отчетъ въ дѣйствіяхъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія за 1809 г., обращенный по Высочайшему повелѣнію дѣйствительнымъ тайнымъ совѣтникомъ княземъ Голицынымъ Е. К. В., Главноуправляющему Путями Сообщенія). Отчетъ этотъ былъ найденъ въ кабинетѣ почившаго Императора Александра I.

[2]) Тамъ же.

[3]) Полное собраніе законовъ 1809 г., томъ XXX 23996.

страненіе земледѣлія и промышленности, возрастающее населеніе столицы и движеніе внутренней и внѣшней торговли превосходятъ уже мѣру прежнихъ путей сообщенія, Мы признали нужнымъ доставить части сей все расширеніе, какое можетъ быть ей свойственно по пространству Имперіи, по обилію ея прозведеній и по соревнованію промышленности».

На сей конецъ предположивъ образовать сію часть управленія въ правильнѣйшемъ и обширнѣйшемъ видѣ, поручили Мы Главному ея Директору Е. И. Высочеству Принцу Георгію Голстейнъ-Ольденбургскому составить особенное для сего учрежденіе, важности сего управленія сходственное и благоразумнымъ его усмотреніямъ сообразное.

Разсмотрѣвъ учрежденіе, въ слѣдствіе сего отъ него Намъ представленное, Мы съ удовольствіемъ видѣли, что точность и постепенность исполненія соединяется въ немъ съ зрѣлымъ уваженіемъ всѣхъ дѣлъ въ Совѣтѣ подъ непосредственнымъ начальствомъ Главнаго Директора.

Въ порядкѣ предначертанія и производства разныхъ устроеній, въ вѣрности отчетовъ, въ точности управленія, въ дѣятельности надзора, полагаются надежныя и достаточныя правила.

«Для образованія способныхъ исполнителей учреждается особенный Институтъ, въ коемъ юношеству, желающему посвятить себя сей важной части, открыты будутъ всѣ источники наукъ, ей свойственныхъ».

«Для поощренія тѣхъ, кои пожелаютъ предопредѣлить себя въ сей родъ службы; полагаются разныя награды и поощренія.

На сихъ основаніяхъ составленное учрежденіе признавъ управленію сей части и общей пользѣ совершенно сходственнымъ, и утвердивъ оное со всѣми принадлежащими къ нему положеніями и штатами предоставили Мы Главному Директору приводить оное постепенно въ исполненіе, бывъ удостовѣрены, что въ отличной ревности Его и любви къ Отечеству употребитъ онъ всѣ усилія къ достиженію того степени совершенства, на коемъ часть сію видѣть Мы желаемъ».

Штатъ управленія водяными и сухопутными сообщеніями являлся въ слѣдующемъ видѣ:

§ 1. Для лучшаго управленія внутренними и сухопутными сообщеніями они раздѣляются на 10 округовъ.

§ 2. Водяными и сухопутными сообщеніями управляетъ Главный Директоръ.

§ 3. Учреждается Совѣтъ.

§ 4. Члены Совѣта суть:

Главный Директоръ и три совѣтника, кои вмѣстѣ суть Генералъ-Инспекторы водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній.

§ 5. Учреждается Корпусъ Инженеровъ, коему быть на положеніи воинскомъ.

§ 6. Корпусъ сей будутъ составлять: 5 генералъ-инспекторовъ, 10 окружныхъ начальниковъ, 15 Управляющихъ-Директоровъ, 20 Директоровъ-Производителей работъ, 30 Инженеровъ 1-го класса, 45 — 2-го класса, 7 — 3-го класса.

Генералъ-инспекторы должны были быть въ чинѣ не ниже генералъ-лейтенанта. Окружные Начальники—не ниже генералъ-маіора, Управляющіе-Директора—не ниже полковника, Директора-Производители работъ — подполковника, Инженеры 1-го класса— маіора, 2-го — капитана и 3-го — поручика.

Мѣстопребываніе Главнаго Директора, а также и Совѣта было назначено въ Твери, «яко пунктѣ, важнѣйшемъ въ отношеніи къ столицѣ». Значеніе Совѣта опредѣлялось слѣдующимъ (§ 60): «никакая работа не должна быть принимаема безъ предварительнаго разсмотрѣнія и сужденія въ Совѣтѣ».

При Главномъ Директорѣ была учреждена Экспедиція, раздѣленная на три разряда, при чемъ каждый разрядъ состоялъ изъ трехъ отдѣленій; первый разрядъ вѣдалъ — водяныя сообщенія, второй разрядъ — сухопутныя и третій разрядъ — торговые порты [1]).

Раздѣленіемъ всѣхъ путей сообщенія на 10 округовъ, въ составъ коихъ входили губерніи Европейской Россіи, Финляндіи (VIII округъ), Сибирь (X округъ) и Кавказскій край, было положено основаніе мѣстному управленію внутренними путями сообщенія.

Личный составъ каждаго округа былъ слѣдующій: Окружный Начальникъ, Директора-Управляющіе, Директора-Производители работъ, Инженеры 1, 2 и 3 классовъ и Канцелярія, состоящая изъ правителя Канцеляріи, регистраторовъ, чертежниковъ и копіистовъ.

Всѣ работы по постройкѣ, улучшенію и поддержанію соору-

---

[1]) Полное собраніе законовъ 1809 г., томъ XXX 23996.

женій состояли подъ вѣдѣніемъ Начальниковъ Округовъ. Директора-Управляющіе, подчиняясь окружнымъ Начальникамъ, были заняты преимущественно составленіемъ проектовъ и смѣтъ новыхъ дорогъ, каналовъ, мостовъ, шлюзовъ и другихъ работъ на водяныхъ путяхъ Округа. Директора-Производители работъ были обязаны производить лично всѣ важнѣйшія работы. Инженеры 1 и 2 классовъ надзирали за работами, порученными имъ отъ Директоровъ-Производителей работъ, а также дѣлали кубическое измѣреніе и исчисленіе производимыхъ сооруженій и употребляемыхъ матеріаловъ.

Инженеры 3 класса состояли при Окружныхъ Начальникахъ и были преимущественно назначаемы для снятія на планъ и нивеллированія мѣстностей, а также для надзора за работами. Для успѣшнаго производства работъ были учреждены мастерскія бригады, состоящія изъ офицеровъ мастерской бригады и мастеровъ: шлюзовыхъ, плотничьихъ, каменнаго и кузнечнаго дѣла, фашинной кладки, копальщиковъ и землекоповъ и дернокладчиковъ, шлюзвахтеровъ — рядовыхъ и ихъ помощниковъ. Для полицейскаго же надзора какъ по водянымъ, такъ и по сухопутнымъ сообщеніямъ учреждались полицейскія команды, состоявшія изъ смотрителей въ чинѣ VIII — XII клас., унтеръ-офицеровъ, рядовыхъ и лоцмановъ. Хозяйственная часть управленія Округами находилась въ завѣдываніи Начальниковъ Округовъ, при этомъ всѣ расходныя книги денежныхъ суммъ и матеріаловъ Начальникъ Округа препровождалъ въ концѣ каждаго года къ Главному Директору, а сей послѣдній отсылалъ ихъ въ Главную Комиссію по повѣркѣ счетовъ, учрежденную при Совѣтѣ. Окружные Начальники должны были ежемѣсячно доносить обо всемъ Главному Директору, производить два раза въ годъ осмотръ округовъ и о послѣдствіяхъ осмотровъ доносить Главному Директору.

Первыми, назначенными на должности начальниковъ округовъ были:

I округа, (и. д.)—полковникъ Сабиръ.

II—камергеръ Леонтьевъ, впослѣдствіи опредѣленный въ Корпусъ инженеръ-генералъ-маіоромъ.

III—свиты Его Величества генералъ-маіоръ Антонъ Ивановичъ Герардъ [1]).

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 124—246, 1800 г. (о новомъ учрежденіи управленія водяными и сухопутными сообщеніями и предварительныхъ распоряженіяхъ по предмету сформированія корпуса инженеровъ).

Такимъ образомъ съ воспослѣдованіемъ «учрежденія о управленіи путей сообщенія» дорожное дѣло въ Россіи было централизовано, и для лицъ, призванныхъ къ завѣдыванію имъ, даны правила относительно исполненія возложенныхъ на нихъ обязанностей.

Первые шаги этого вновь созданнаго учрежденія въ дѣлѣ упоряченія путей сообщенія были крайне трудны: не имѣлось ни свѣдѣній, ни людей, необходимыхъ для организаціи управленія, а между тѣмъ состояніе дорогъ и водныхъ путей оставляло желать весьма многаго. Чтобы скорѣй образовать нужный контингентъ людей, Главный Директоръ дѣятельно принялся за сформированіе Корпуса Инженеровъ.

Въ этотъ Корпусъ охотно принимались всѣ, изъявлявшіе желаніе перейти туда изъ крѣпостнаго Инженернаго Корпуса. За недостаткомъ такихъ офицеровъ, Главный Директоръ испросилъ Высочайшее соизволеніе на зачисленіе въ Корпусъ военными чинами нѣкоторыхъ гражданскихъ чиновъ, знакомыхъ съ дѣломъ на практикѣ или почему либо полезныхъ Корпусу.

Указомъ 22 марта 1810 г. на это послѣдовало Высочайшее разрѣшеніе [1]). Тогда же были зачислены въ Корпусъ инженеровъ вышеупомянутый камергеръ Леонтьевъ и камеръ-юнкеръ Саблуковъ генералъ-маіорами и впослѣдствіи стат. совѣт. Ваксель, правитель Канцеляріи Совѣта, — полковникомъ, съ порученіемъ исправлять должность начальника IX Округа путей сообщенія.

Раньше прочихъ открылъ свои дѣйствія, а именно 1 мая 1810 г., I-й Округъ путей сообщенія, причемъ были упразднены конторы Вышневолоцкая, Боровичская и Экспедиція Ладожскаго канала. Ихъ мѣста заступили Директора-Управляющіе [2]).

Бывшій Департаментъ водяныхъ коммуникацій прекратилъ свои занятія къ 1 января 1810 г. и всѣ дѣла его были перевезены въ Тверь. Что же касается Совѣта Управленія, то онъ открылъ свои засѣданія въ началѣ 1810 г. Членами Совѣта, кромѣ самого Главнаго Директора, Принца Ольденбургскаго, были назначены: генералъ-лейтенанты Францъ Павловичъ Деволантъ и Христіанъ Ивановичъ Трузсонъ и генералъ-маіоръ Иринархъ Ивановичъ Завалишинъ (въ должности генералъ-инспектора и члена Совѣта).

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 228—208, 1826 г.

[2]) Тамъ же.

Должность Правителя Канцеляріи Совѣта занялъ стат. совѣт. Ваксель [1]).

Въ виду большого количества возникавшихъ по Управленію вопросовъ, явилось совершенно невозможнымъ придерживаться первоначальнаго постановленія о предварительномъ разсмотрѣніи Совѣтомъ всѣхъ предположеній по Управленію. Въ виду этого дѣятельность Совѣта была ограничена. На него было возложено лишь разсмотрѣніе проектовъ гидравлическихъ работъ и сооруженій, а также распоряженія общаго характера. Такимъ образомъ Совѣтъ становился почти исключительно техническимъ учрежденіемъ.

При Совѣтѣ была библіотека спеціальныхъ сочиненій по гидротехникѣ, кабинетъ моделей и чертежная.

Въ томъ же 1809 году, Главный Директоръ приступилъ къ осуществленію одного изъ важнѣйшихъ предначертаній учрежденія, а именно Института «для пріуготовленія юношества и образованія инженеровъ.»

Институтъ былъ учрежденъ въ Петербургѣ на слѣдующихъ основаніяхъ.

Правомъ поступленія туда пользовались юноши не моложе 15 лѣтъ, здороваго тѣлосложенія, умѣющіе говорить и писать порусски и по-французски. Число воспитанниковъ не должно было превышать 80. Курсъ ученія былъ назначенъ четырехлѣтній и окончившіе выпускались инженерами 3 класса.

Институтъ былъ «на положеніи воинскомъ». Во главѣ Института стоялъ Инспекторъ въ чинѣ не ниже генералъ-маіора. Для преподаванія назначались: 2 профессора чистой математики, 2 — прикладной и строительной математики, 1 — гидрографіи рѣкъ въ Государствѣ и статистики, до сего относящейся, 1 — рисовальнаго искусства и архитектуры, при чемъ всѣ означенные профессора должны были имѣть чинъ не ниже маіора.

Независимо отъ учебнаго персонала, при Институтѣ находились: смотритель (въ чинѣ капитана) за всѣми мастерскими, надзиратель за кабинетомъ машинъ, инструментовъ и библіотекою, экономъ (капитанъ); затѣмъ Канцелярія и при ней 2 переводчика и также Комиссія изъ трехъ инженеровъ, назначаемыхъ по усмо-

---

[1]) Тамъ же.

трѣнію Главнаго Директора, для разсмотрѣнія рабочихъ отчетовъ по художественной части [1]).

Инспекторомъ Института Корпуса Инженеровъ былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ Августъ Августовичъ Бетанкуръ, находившійся до 1808 года на службѣ Испанскаго правительства и пользовавшійся европейскою извѣстностью, какъ механикъ-строитель; Директоромъ же французскій подданный Сеноверъ [2]), съ чиномъ генералъ-маіора. На должности профессоровъ были приглашены Ремизонъ, академикъ Висковатовъ и Тромбаръ [3]).

Въ виду недостатка профессоровъ, генералъ Бетанкуръ, пользуясь еще даннымъ Императоромъ Наполеономъ въ Тильзитѣ обѣщаніемъ Императору Александру I, обратился къ Директору Парижской школы дорогъ и мостовъ (Ecole des ponts et chaussées) Лесажъ, съ просьбою прислать нужныхъ людей. Во исполненіе этой просьбы главный директоръ мостовъ и дорогъ во Франціи, графъ Моле, рекомендовалъ русскому послу въ Парижѣ, князю Куракину, инженеровъ: Фабра и извѣстнаго геометра Базена, и двухъ воспитанниковъ школы, окончившихъ курсъ: Потье и Дестрема. 22 іюля 1810 года лица эти были зачислены Высочайшимъ приказомъ въ русскую службу. Фабръ и Потье въ Институтъ, а Базенъ и Дестремъ въ распоряженіе Херсонскаго генералъ-губернатора, герцога де-Решельё.

Для Института на Высочайше пожалованныя суммы былъ купленъ домъ князя Юсупова за 350.000 руб., къ октябрю 1810 года ремонтированъ и передѣланъ соотвѣтственно своему назначенію. На содержаніе Института ассигновано было по 5.0000 руб. въ годъ. Въ мартѣ и августѣ того же года были доставлены изъ Парижа выписанные оттуда инструменты и спеціальныя книги, всего на сумму 36.822 руб. 13 коп. [4]).

Въ вѣдомостяхъ обѣихъ столицъ были помѣщены объявленія объ открытіи въ Институтѣ Корпуса Инженеровъ пріема. Къ пріем-

---

[1]) Полное собраніе законовъ 1809 г. т. XXX 23.996.

[2]) Директоръ занималъ въ Институтѣ второстепенное положеніе, будучи подчиненъ Инспектору. Обязанность его составляло общее наблюденіе за дисциплиною и хозяйственною частью.

[3]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія, дѣло № 132—24, 1810 г. (О сформированіи корпуса инженеровъ Путей Сообщенія).

[4]) Тоже, дѣло № 228—208 1826 г.

нымъ экзаменамъ явилось 62 желающихъ, изъ нихъ поступило 30 человѣкъ, причемъ еще 8 было дозволено посѣщать уроки, но безъ права носить мундиръ.

Воспитанники раздѣлялись на четыре бригады (класса).

1 ноября 1810 г. состоялось торжественное открытіе Института Корпуса Инженеровъ, а 3 начались въ немъ занятія.

Къ этому періоду усиленной дѣятельности вѣдомства относится еще одно существенное законоположеніе.

Такъ какъ передача дорогъ изъ завѣдыванія начальниковъ губерній нѣсколько замедлилась, то дѣятельность Главнаго Управленія первоначально была направлена исключительно къ упорядоченію водяныхъ сообщеній. Съ этою цѣлью, помимо составленія наказовъ и инструкцій начальникамъ округовъ по исполненію ими своихъ обязанностей, было обращено вниманіе и на самый порядокъ судоходства по важнѣйшему въ то время водному пути — Маріинской системѣ, и составленъ соотвѣтствующій проектъ правилъ. Проектъ этотъ былъ разсмотрѣнъ Государственнымъ Совѣтомъ, въ соединенномъ засѣданіи Департаментомъ Законовъ и Государственной Экономіи и, по нѣкоторомъ исправленіи, удостоился Высочайшаго одобренія, и 29 октября 1810 года послѣдовалъ Высочайшій манифестъ: «объ утвержденіи учрежденія о судоходствѣ относительно системы водъ рѣки Волги чрезъ Вышневолоцкій каналъ до Петербурга съ принадлежащимъ къ нему наставленіемъ судоходной Расправы и штатовъ сей Расправы».

Въ манифестѣ значилось: «Внутреннее судоходство, составляя весьма важную отрасль Государственной промышленности, требуетъ постоянныхъ правилъ въ устройствѣ его и движеніи». Цѣлью же учрежденія судоходной Расправы было постановлено: «дать болѣе успѣха судоходству».

Въ вѣдѣніе судоходной Расправы были переданы всѣ дѣла, касающіяся споровъ и тяжбъ между судохозяевами, приказчиками, рабочими и проч. До тѣхъ поръ подобныя дѣла разбирались Окружными Начальниками и чинами путей сообщенія, что отвлекало ихъ отъ исполненія ихъ прямыхъ обязанностей.

Составъ судоходной Расправы былъ слѣдующій: Предсѣдатель, 16 человѣкъ членовъ, секретарь, 4 помощника сокретаря и 10 маклеровъ. Предсѣдатель утверждался въ своемъ званіи главнымъ

директоромъ, на 3-хъ лѣтній срокъ, по выбору его обществомъ изъ купцовъ 1-й гильдіи. Точно также избирались изъ купцовъ 1 и 2 гильдій обществами: Гжатскимъ, Ярославскимъ, Рыбинскимъ, Усть-Мологскимъ, Корчевскимъ, Тверскимъ, Ржевскимъ, Новоторжскимъ, Вышневолоцкимъ, Боровицкимъ, Новгородскимъ и Новоладожскимъ и члены Расправы и маклера—срокомъ на одинъ годъ.

Выборы должны были заканчиваться къ 15 января каждаго года. Секретари и ихъ помощники опредѣлялись Главнымъ Директоромъ безсмѣнно.

На содержаніе Расправы былъ предназначенъ судоходный сборъ, а именно съ каждой барки—1 руб. и съ человѣка и лошади—по 5 коп. Сборы производились, въ присутствіи члена Расправы, секретарями, въ отдѣленіяхъ Расправы, именно: Рыбинскѣ, Твери, Вышнемъ-Волочкѣ, Опеченскомъ Рядкѣ и Новой Ладогѣ. Мѣстопребываніемъ Судоходной Расправы назначалась Тверь, гдѣ обязательно должны были находиться предсѣдатель, 4 члена, секретарь и 2 маклера. Въ отдѣленіяхъ находились три члена, помощникъ секретаря и 2 маклера.

За усердную и добросовѣстную службу были назначаемы награды. Предсѣдателю, по выслугѣ 3-хлѣтія,—медаль на Владимірской лентѣ, а за выслугу трехъ трехлѣтій—чинъ коммерціи совѣтника. Члены получали похвальные аттестаты, а по выслугѣ пяти сроковъ—медаль. Кромѣ дѣлъ, касающихся разбора тяжбъ между хозяевами и рабочими, къ вѣдѣнію Судоходной Расправы были отнесены: наблюденіе за договорами, за покупкою и продажею судовъ и грузовъ и проч. Дѣла рѣшались большинствомъ голосовъ.

Для правильной постановки дѣла управленія въ округахъ и для единообразія управленія, Принцъ Ольденбургскій счелъ нужнымъ въ концѣ 1810 года созвать въ Тверь всѣхъ Начальниковъ Округовъ. Здѣсь имъ были даны общія правила для сношеній, указаны способы и средства въ продолженіи гидротехническихъ работъ и сооруженій и точно назначены сроки представленія проектовъ. Равнымъ образомъ были строго опредѣлены границы каждаго Округа, съ обозначеніемъ водныхъ системъ, входящихъ въ его составъ, и приказано каждому Начальнику Округа имѣть подробную карту своего Округа.

Недовольствуясь этимъ, Главный Директоръ призналъ нужнымъ войти въ непосредственныя сношенія съ купцами, чтобы, на основаніи ихъ опыта, приступить къ устраненію недостатковъ судоходства, вредно отражающихся на развитіи промышленности. Въ томъ же году купечество было приглашено въ Тверь для личныхъ объясненій, при чемъ желающимъ предоставлялось заявить свои мнѣнія особыми записками.

Такое близкое знакомство съ достоинствами и недостатками водяныхъ сообщеній дало опредѣленное и цѣлесообразное направленіе дѣятельности вѣдомства по ихъ улучшенію. Были установлены правила для судоходовъ, упорядочившія движеніе плотовъ и лѣсныхъ гонокъ черезъ Ладожскій каналъ, а также правила относительно сплава лѣса по рѣкамъ Сяси и Тихвинкѣ и по малымъ озерамъ и рѣчкамъ Новгородской губерніи.

Въ продолженіе 1810, 1811 и отчасти 1812 гг. дѣятельность Управленія главнымъ образомъ сосредоточивалась на улучшеніи водяныхъ сообщеній. Особенное вниманіе было обращено на Вышневолоцкую систему, «какъ важнѣйшую по числу судовъ, по привычкѣ купечества и по количеству груза. Однимъ симъ путемъ снабжалась столица» [1]).

На Тверцѣ были отмѣнены подчалочныя лошади. Сборъ съ каждой баржи въ размѣрѣ 50 руб. былъ обращенъ на улучшеніе судоходства. При образованіи Округовъ, водяные пути были крайне несовершенны. Напримѣръ къ 10 году между Рыбинскомъ и Петербургомъ осталось зимовать болѣе 4.900 судовъ, въ томъ числѣ близъ Твери въ Тверцѣ свыше 3.000 судовъ. [2])

Благодаря дѣятельности начальника I Округа полковника Сабирь уже въ 1810 году было замѣчено нѣкоторое улучшеніе этого пути.

Затѣмъ было приступлено къ улучшенію судоходства по Ладожскому каналу. Каналъ этотъ, начатый еще въ 1719 г., не смотря на значительныя суммы, издержанныя на него (до 1785 га всего 5.341.847 руб.), пришелъ къ этому времени въ крайнее запущеніе. Съ 1797 г. каждогодно отпускалось на его содержаніе по 66.753 руб.; въ 1809 г. было отпущено еще 40.000 руб., а

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 228—208, 1826 г. (Изъ всеподд. отчета пр. Ольденбургскаго).

[2]) Тамъ же.

затѣмъ въ 1810 г. еще 150.000 руб. Кромѣ этихъ суммъ, Главный Директоръ испросилъ еще 250.000 руб. на производство работъ по очисткѣ, углубленію каналовъ, устройству шлюзовъ и Черниговскаго спуска. Работы эти производились въ 1810—1811 гг.

Точно также производились работы и по улучшенію канала Сясьскаго, хотя и оконченнаго въ 1802 г., но требовавшаго значительнаго улучшенія, затѣмъ каналовъ Свирскаго, Сиверсова и проч. Было предпринято выравниваніе дна на Боровичскихъ порогахъ. Петербургскіе каналы, бывшіе до 1803 г. въ завѣдываніи городской полиціи, поступили въ вѣдѣніе Начальника I Округа. Въ 1811 году они были переданы военному губернатору, за за исключеніемъ Лиговскаго водопровода, оставшагося въ вѣдѣніи Управленія путей сообщенія. Въ тотъ же періодъ времени былъ улучшенъ Тверецкій бечевникъ и укрѣплены берега р. Луги.

Что касается портовъ, то главнѣйшіе: Черноморскіе, Одесскій и Очаковскій были въ вѣдѣніи военнаго губернатора герцога де-Решельё, въ распоряженіи коего, какъ сказано выше, были откомандированы французскіе инженеры Базенъ и Дестремъ.

Изъ работъ по сухопутнымъ сообщеніямъ особеннаго вниманія заслуживаютъ работы по Военно-Грузинской дорогѣ. Военная дорога въ Грузію была начата въ 1803 г. и на ея устройство отпущено 71.028 руб. 50 коп. Въ 1809 г. генералъ-лейтенантъ Тормасовъ, Главноуправляющій Кавказомъ, обратился въ Управленіе путей сообщенія за дополнительными суммами по устройству дороги. Суммы были ему отпущены въ размѣрѣ 49.860 руб. 15 коп. мѣдною монетою и 16.660 руб. серебряною монетою. Работы производились подъ руководствомъ Начальника Кавказскаго Округа.

Что касается расходовъ по Управленію за эти первые годы его существованія, то они были крайне не велики. а именно: въ 1810 г. отпущено 2.310.000 руб., израсходовано 1.980.000 руб., такъ что получился остатокъ въ 350.000 р.; въ 1811 году отпущено: 3.080.000 р., израсходовано 3.050.000 р.; въ 1812 г. отпущено 4.680.000 р., израсходовано 3.300.000 р.

Но вновь созданному Управленію не удалось спокойно развивать свою дѣятельность. Наступившій 1812 годъ принудилъ закрыть Экспедицію и «прекратить всѣ ея упражненія». Учрежденная вмѣсто

Экспедиціи временная Канцелярія сперва была помѣщена въ Рыбинскѣ, а затѣмъ переведена въ Череповецъ.

Главный Директоръ Принцъ Ольденбургскій былъ отозванъ въ армію. Уѣзжая, Принцъ отдалъ, 27 марта 1812 г., слѣдующій приказъ:

«По особой Высочайшей Государя Императора волѣ, слѣдуя на сихъ дняхъ при лицѣ Его Величества въ армію, я не могу не изъявить всему ввѣренному Корпусу инженеровъ путей сообщенія, сколь для меня чувствительно, что я на нѣкоторое время отъ управленія сею частію отказываюсь. Имѣвъ въ каждомъ членѣ сего Корпуса лучшихъ моихъ сотрудниковъ, я всегда вмѣнялъ въ отличную честь начальствовать онымъ. Временное отсутствіе мое лишаетъ меня сего удовольствія, но тѣмъ не менѣе, я долженъ возвѣстить всему Корпусу сему, что ежели настоящія занятія мои и не дозволятъ мнѣ непосредственно имѣть надъ нимъ команду, которая въ полномъ видѣ ввѣряется въ отсутствіе мое старшему Генералъ-Инспектору Корпуса и отличнѣйшему по достоинствамъ и познаніямъ генералъ-инженеру Деволанту, то сіе однакожъ не препятствуетъ мнѣ сохранить всѣ тѣ права, какія главному начальнику принадлежатъ.

«По точному Высочайшему соизволенію, я не оставлю званія Главнаго Директора путей сообщенія и въ мое отсутствіе, и при первой возможности приму сіе начальство паки; я могу удостовѣрить весь Корпусъ, что по отличному уваженію, какое я всегда къ нему имѣю, случай сей будетъ для меня наиприятнѣйшимъ.

«Между тѣмъ, я ничего столько не желаю, какъ чтобы сей Корпусъ пребылъ въ томъ устройствѣ, въ какомъ я его оставляю, относясь во всемъ въ небытность мою къ генералу Деволанту, какъ къ главному по мнѣ начальнику, чтобы всѣ чины Корпуса исполняли возложенныя на нихъ обязанности съ прежнимъ усердіемъ и точностію, и чтобы я по возвращеніи моемъ могъ имѣть удовольствіе найдти его въ полномъ порядкѣ во всѣхъ отношеніяхъ».

Надеждамъ Принца Ольденбургскаго снова вступить въ Управленіе вѣдомствомъ, которое онъ такъ любилъ и которому посвятилъ такъ много труда и энергіи, не суждено было сбыться. Этотъ приказъ оказался прощаніемъ Принца съ вѣдомствомъ.

Въ ночь съ 14 на 15 декабря 1812 года Принцъ Гольштейнъ Ольденбургскій скончался отъ горячки, послѣ 8-ми дневной болѣзни.

Дѣятельность Принца Ольденбургскаго за сравнительно короткое время его управленія была чрезвычайно плодотворна. Принявъ управленіе Департаментомъ, учрежденіемъ еще не опредѣлившагося характера, онъ оставилъ послѣ себя цѣлое вѣдомство, строго организованное, ясно сознающее свои цѣли и задачи. Онъ указалъ дѣятельности вѣдомства правильные пути развивитія и преуспѣванія и положилъ прочный фундаментъ дѣлу, имѣющему первостепенное государственное значеніе.

III.

Какъ видно изъ вышеприведеннаго приказа Принца Ольденбургскаго, временное управленіе путями сообщенія, за отозваніемъ Принца въ армію, было возложено на члена Совѣта генералъ-лейтенанта Деволанта.

Генералъ-лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ, происхожденіемъ голландецъ, былъ принятъ на русскую службу въ чинѣ маіора Екатериною II въ 1787 году. Въ 1792 году онъ былъ командированъ Императрицею на югъ для сооруженія укрѣпленій, гдѣ и пробылъ до самой смерти Императрицы.

По смерти Екатерины II, Деволантъ нѣкоторое время былъ не у дѣлъ и жилъ за границею, но при образованіи Департамента снова былъ призванъ къ дѣятельности; между прочимъ въ 1799 г., ознакомившись съ искусственными сооруженіями на водныхъ путяхъ, онъ представилъ выработанные имъ планы обходныхъ каналовъ Онежскаго и Ладожскаго озеръ.

Какъ выше сказано, Принцъ скончался въ ночь съ 14 на 15 декабря 1812 года.

25 декабря послѣдовалъ Высочайшій Указъ о возложеніи на генералъ-лейтенанта Деволанта, по прежнему, управленія путями сообщенія, при этомъ Императору было угодно относительно Института выразиться: «Институтъ же будетъ состоять подъ особымъ моимъ попеченіемъ». Такимъ образомъ инспекторъ Института генералъ Бетанкуръ былъ поставленъ въ непосредственное сношеніе по дѣламъ Института съ Императоромъ.

За время съ 1812 г. по 1816 г. дѣятельность Управленія была незначительна, въ виду недостаточности имѣвшихся въ его распоряженіи суммъ, вслѣдствіе народной войны 1812 года и послѣдовавшихъ за нею событій.

За этотъ періодъ времени нельзя не отмѣтить данный на имя графа Салтыкова (предсѣдателя Комитета Министровъ) Высочайшій Указъ отъ 23 августа 1814 года. Этимъ Указомъ повелѣвалось: «Главному Директору, какъ представителю отдѣльнаго вѣдомства, надлежитъ присутствовать въ Комитетѣ Министровъ».

Съ 1816 года снова возобновляется правильная дѣятельность Управленія. Въ этомъ году былъ учрежденъ, подъ предсѣдательствомъ генерала отъ артиллеріи графа Аракчеева, особый Комитетъ о построеніи и содержаніи большихъ дорогъ въ Имперіи.

Названный Комитетъ занялся вопросомъ о сооруженіи въ Россіи, по примѣру заграничныхъ насыпныхъ, каменныхъ шоссе (chaussées d'empierrement), при чемъ было постановлено впервые примѣнить такой способъ къ шоссе отъ Москвы до Петербурга.

Съ 1817 года въ Управленіе водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній, сверхъ состоявшихъ уже на содержаніи казны 1.500 в. дорогъ С.-Петербургской губерніи, отошли еще дороги губерній Новгородской, Псковской и частью Тверской и Московской, всего до 3.187¼ в. [1]).

Всѣ дороги, сообразно съ ихъ важностью, были раздѣлены на 4 разряда; къ I—отнесена только дорога отъ Москвы до Петербурга; ко второму—главные или генеральные тракты, идущіе отъ столицъ къ границамъ государства и связывающіе губернскіе города; къ третьему разряду отнесены дороги, соединяющія уѣздные города и къ четвертому—проселочныя дороги.

Нѣкоторые участки вновь принятыхъ дорогъ были въ чрезвычайно дурномъ положеніи; такъ напримѣръ, участокъ между Тверью и Москвою былъ принятъ отъ гражданскаго начальства «въ почти безпроѣздномъ состояніи» [2]).

Дороги, пролегавшія въ Петербургской губерніи, особенно чрезъ деревни: Каменку, Липицу, Ижору, Саблино и Тосно, даже въ меженнее время затоплялись до такой степени, что вода доходила до самыхъ домовъ. Съ цѣлью устраненія этого было приступлено къ проведенію осушительныхъ каналовъ.

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 633—74, 1817 г. (Отчетъ генерала де-Воланта по части сухопутныхъ сношеній, поднесенный Государю Императору).

[2]) Тамъ же.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, по мѣрѣ устроенія шоссе, проводились и объѣздныя дороги, какъ для того, чтобы не препятствовать проѣзду во время работъ на главномъ шоссе, такъ въ особенности, для прогона скота. [1])

Работы по устройству шоссе Москва—С.-Петербургъ, съ каменной насыпью, сопровождались и большими затратами и большими трудами. На каждую версту шоссе требовалось до 650 куб. саженъ гравія, песку, щебня и проч., между тѣмъ, какъ каждая куб. сажень матеріалу стоила отъ 10 до 15 р. Но тутъ на помощь Правительству пришло дворянство, особенно Новгородское. Помѣщики изъ дворянъ предложили тотъ-же матеріалъ по цѣнѣ 2—6 р. съ куба [2]). Ширина шоссе была опредѣлена въ 4 саж.

Въ томъ же 1816 году, 30 апрѣля, по всеподданнѣйшему докладу правящаго должность Главнаго Директора, генералъ-маіора Деволанта, послѣдовало Высочайшее соизволеніе на переводъ Управленія изъ Твери въ С.-Петербургъ. Мотивомъ къ таковому перемѣщенію, какъ видно изъ всеподданнѣйшаго доклада, п. д. Главнаго Директора, отъ 4 сентября 1814 г. [3]), послужила необходимость въ установленіи болѣе близкихъ сношеній съ прочими Главными Управленіями и Министерствами, сосредоточенными въ С.-Петербургѣ, и отсутствіе надобности дальнѣйшаго пребыванія Управленія въ Твери, въ виду учрежденія мѣстныхъ органовъ для надзора за судоходствомъ—Судоходной Расправы.

Въ виду усиленныхъ работъ на сухопутныхъ дорогахъ, 5 іюня 1816 года, были учреждены рабочія бригады по Государственнымъ дорогамъ. Рабочія бригады имѣли слѣдующій составъ. Каждая бригада приравнивалась батальону и дѣлилась на 4 роты или команды. Во главѣ роты стоялъ офицеръ въ чинѣ капитана или поручика, одна рота была составлена изъ рабочихъ разныхъ категорій, остальныя изъ простыхъ работниковъ или піонеровъ. На каждую бригаду полагалось 5 офицеровъ корпуса. Начальникомъ этой части, бригад-

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 633—74, 1817 г. (Отчетъ генерала де-Валанта по части сухопутныхъ сношеній, поднесенный Государю Императору).

[2]) Тамъ-же.

[3]) Означенный докладъ былъ отложенъ разсмотрѣніемъ, согласно волѣ Государя, до Его возвращенія изъ заграницы.

нымъ командиромъ дорожныхъ военнорабочихъ батальоновъ путей сообщенія былъ назначенъ 11 апрѣля 1817 года генералъ-маіоръ Вельяшевъ.

Въ виду такой организаціи рабочей силы, дѣятельность Управленія по устройству и улучшенію шоссе значительно развилась. Такъ, были произведены улучшенія на шоссе Петергофскомъ, Павловскомъ, Гатчинскомъ, а равно на дорогѣ Архангело-городской, отъ Шлиссельбургской заставы или Невскаго монастыря до первой станціи Мурзинки и вдоль Рыбачей деревни. Въ Стрѣльнѣ былъ устроенъ большой спускъ, работы по сооруженію коего стоили 24.000 р., по Московскому тракту были устроены два большихъ деревянныхъ моста, а на нѣкоторыхъ трактахъ деревянные мосты были замѣнены каменными [1]). Въ 1817 году новое шоссе было доведено до 37 в.

Всѣ расходы по производству этихъ работъ, по сухопутнымъ сообщеніямъ, считая въ томъ числѣ и суммы на удовлетвореніе крестьянъ Грузинской волости, нанятыхъ для работъ, а также сформированіе военнорабочихъ батальоновъ, ихъ содержаніе, жалованье, разъѣзды чиновъ Управленія, канцелярскія и другія издержки, составили въ первый же годъ сумму 1.556.606 р. 50 коп. [2]).

Содержаніе въ порядкѣ готовой части новаго шоссе было возложено на нижнихъ служителей военнорабочей бригады, которымъ было присвоено наименованіе шоссе кнехтовъ. Изъ нихъ были составлены особые отряды, по 12 человѣкъ подъ начальствомъ унтеръ-офицера или дорожнаго надзорщика; каждый отрядъ вѣдалъ участокъ, протяженіемъ 6 верстъ. Два такихъ поста находились подъ надзоромъ инженера корпуса п. с. На каждомъ посту была устроена каменная казарма, съ сараями для всѣхъ нужныхъ при работахъ инструментовъ. Такіе посты были учреждены до Ижоры [3]).

Вообще генералъ Деволантъ прилагалъ всѣ усилія для успѣшнаго производства работъ по шоссе, тѣмъ болѣе, что во время личнаго осмотра, онъ замѣтилъ недостатокъ старанія со стороны служащихъ. Въ своемъ отчетѣ онъ замѣчаетъ, что «по части ремонта и содержанія дорогъ мало усердія, а одна машинальность».

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 633—74 1817 г. —(Отчетъ генерала де-Валанта по части сухопутныхъ сношеній, поднесенный Государю Императору).

[2]) Тамъ же.

[3]) Тамъ же.

Что касается водяныхъ сообщеній, то въ этотъ періодъ времени наибольшее вниманіе было обращено на Ладожскій каналъ. При личномъ обозрѣніи каналовъ, генералъ Деволантъ пришелъ къ убѣжденію, что Ладожскій каналъ необходимо углубить, на 7 футъ ниже воды озера со стороны Ладоги, въ виду наносныхъ песчаныхъ мелей между Кривоколѣнскимъ и Кабанскимъ спусками [1]. Изысканія были поручены Директору-управляющему, полковнику Попову, [2] въ помощники ему былъ назначенъ маіоръ Эмме. Для надзора за производимыми работами, къ каждому мѣстному инспектору было прикомандировано по 2 чиновника бригады и по 2 кондуктора изъ Шлиссельбургской школы гидротехниковъ въ возрастѣ отъ 22 до 25 лѣтъ. [3] Для приготовленій къ работамъ было отпущено 74.000 р. въ томъ числѣ и за лѣсъ потребный на устройство школы. Изъ прочихъ каналовч, ро имѣнію Деволанта, Свирскій былъ въ очень хорошемъ положеніи, берега-же Сясьскаго обваливались и требовали исправленія. При осмотрѣ генералъ Деволантъ нашелъ недостаточнымъ надзоръ за судоходствомъ по р. Невѣ и считалъ нужнымъ завести разъѣздную полицію изъ 10—12 конныхъ [4].

Генералъ Деволантъ не успѣлъ довести до конца начатыхъ имъ сооруженій. Онъ умеръ 30 ноября 1818 года.

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 312—7, 1818 г. (Объ обозрѣніи каналовъ генераломъ де-Волантомъ Ладожскаго, Сясьскаго и Свирскаго).

[2]) Тамъ-же.

[3]) Школа это, подъ названіемъ Главной Гидротехнической Школы, была учреждена Совѣтомъ Управленія Путей Сообщенія, по проекту генералъ-маіора Леонтьева 19-го іюня 1816 г.; она предполагалась на 150 солдатскихъ дѣтей. (№ 312—7, 1818 г.).

[4]) Тамъ-же.

IV.

Послѣ кончины генерала Деволанта, временное управленіе путями сообщенія было поручено, съ разрѣшенія Комитета Министровъ, 3 декабря того-же года, Совѣту [1]).

Членами Совѣта въ то время состояли: генералъ-маіоры: Завалишинъ, Леонтьевъ, Саблуковъ, дѣйствительный статскій совѣтникъ Серебряковъ, и позднѣе, съ 1 февраля 1819 г., генералъ-маіоръ Вельяшевъ.

Совѣтъ управлялъ всѣми дѣлами вѣдомства, до 1 апрѣля 1819 г., когда Высочайшимъ Указомъ на должность Главнаго Директора былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ Августинъ Августиновичъ Бетанкуръ (Betancourt), бывшій инспекторъ Института Корпуса.

Какъ человѣкъ, въ продолженіи 9 лѣтъ руководившій Институтомъ,—единственнымъ учебнымъ заведеніемъ, снабжавшимъ вѣдомство инженерами-спеціалистами, генералъ Бетанкуръ ясно видѣлъ, насколько незначительно ихъ число по сравненію съ потребностями вѣдомства. Желая одновременно и повысить общій уровень научнаго образованія чиновъ Корпуса и дать вѣдомству, какъ можно большее число техниковъ, Главный Директоръ представилъ

---

[1]) Выпис. изъ журнала Комитета Министровъ кн. 49 стр. 560.

Вып. изъ журнала Комитета Министровъ 3-го декабря 1818 года.

„Слушана записка Совѣта Путей Сообщенія отъ 30-го декабря, за № 49, внесенная въ журналъ Комитета подъ № 401, о кончинѣ инженеръ-генерала де-Воланта.

Комитетъ положилъ: довести о семъ до Высочайшаго свѣдѣнія, а до того времени, пока будетъ назначенъ преемникъ генералъ де-Воланту, управленіе сею частью возложить на Совѣтъ Путей Сообщенія; о чемъ къ исполненію и дать ему знать выпискою изъ сего журнала“. Упр. дѣл. Комитета Колосовъ. № 2879 въ Совѣтъ Путей Сообщенія.

Императору всеподданнѣйшій докладъ объ образованіи строительнаго отряда. Докладъ этотъ былъ Высочайше утвержденъ 17 апрѣля 1819 года. Согласно этому докладу въ Корпусъ инженеровъ п. с. могли быть принимаемы лишь лица, получившія научное образованіе; всѣ же прочія, поступившія изъ другихъ вѣдомствъ, не получившія спеціальнаго образованія, но знакомыя съ дѣломъ практически, зачислялись въ строительный отрядъ военно-рабочей бригады п. с.; причемъ чины, мундиръ и жалованье было приравнено къ таковымъ же въ Корпусѣ инженеровъ. Офицеры строительнаго отряда имѣли званіе офицеровъ строителей.

Не довольствуясь этимъ, видя недостатокъ техническихъ учебныхъ заведеній, генералъ Бетанкуръ представилъ на Высочайшее утвержденіе проектъ объ образованіи военно строительной школы[1]) и школы кондукторовъ путей сообщенія.

Оба эти учебныя заведенія были задуманы по образцу военно-сиротскаго дома. Высочайшее утвержденіе послѣдовало 1 мая 1820 г. Учрежденіе военно-строительной школы имѣло своею цѣлью дать вѣдомству офицеровъ-строителей, способныхъ къ практическому производству всякаго рода работъ, водяныхъ, сухопутныхъ, а также и постройкѣ зданій. Въ школу принималось не свыше 100 человѣкъ, въ возрастѣ отъ 16 до 19 лѣтъ, воспитанникамъ былъ присвоенъ унтеръ-офицерскій мундиръ военнорабочей бригады. Выпускались изъ школы въ строительный отрядъ съ чиномъ прапорщика. Отличнѣйшіе изъ воспитанниковъ, по окончаніи курса въ школѣ, переводились для пополненія ихъ образованія въ Институтъ. [2]) Въ курсъ входило черченіе плановъ и картъ, съемка на планѣ и нивеллированіе, полевая фортификація и математика (ариѳметика, геометрія, тригонометрія и алгебра до уравненій 2-й ст.). Во главѣ школы стоялъ Директоръ изъ штабъ-офицеровъ Корпуса Инженеровъ. Въ числѣ преподавателей было также два офицера, обучавшіе воспитанниковъ строевой службѣ; затѣмъ экономъ, казначей; при школѣ были библіотека и больница.

Школа кондукторовъ путей сообщенія, учрежденная въ Петер-

---

[1]) Нынѣ Институтъ Гр. Инж. Императора Николая I.

[2]) 18-го мая 1822 г. впервые были допущены 7 воспитанниковъ школы къ слушанію лекцій въ Институтѣ, въ числѣ ихъ находился и П. П. Мельниковъ впослѣдствіи Министръ Путей Сообщенія.

бургѣ, имѣла своимъ назначеніемъ подготовить производителей работъ (вродѣ современныхъдесятниковъ), мастеровъ, а также и писцовъ для Департамента. Въ школу принимались не болѣе 300 человѣкъ, изъ солдатскихъ дѣтей, въ возрастѣ 8—10 лѣтъ; воспитанники дѣлились на три возраста:

третій. . . .	отъ	8	до	11	лѣтъ
второй. . . .	»	11	»	14	»
первый . . .	»	—	»	14	»

Директоромъ школы назначался штабъ-офицеръ Корпуса, въ помощь ему три оберъ-офицера, съ званіемъ классныхъ инспекторовъ.

Организація внутренняго управленія была та же, какъ и въ военно-строительной школѣ, но сверхъ библіотеки и больницы въ школѣ кондукторовъ путей сообщенія была еще мастерская деревянныхъ, желѣзныхъ и каменныхъ работъ.

Курсъ, чрезвычайно ограниченный (читать, писать по ланкастерской системѣ, съемка плановъ, черченіе, практическая тригонометрія, геометрія и ариѳметика), продолжался отъ 4 до 6 лѣтъ. Кончившіе курсъ со званіемъ кондуктора путей сообщенія I класса выпускались старшими унтеръ-офицерами; II класса—младшими унтеръ-офицерами; остальные—писцами въ званіи піонеровъ и просто рядовыми піонерами.

Такимъ образомъ, съ расширеніемъ дѣла, вѣдомство озабочивалось подготовленіемъ нужныхъ для себя людей.

Вѣдомство росло и все болѣе и болѣе пріобрѣтало организацію военнаго учрежденія. Желая измѣнить организацію Управленія соотвѣтственно общему учрежденію Министерствъ, а также окончательно придать ему характеръ военнаго вѣдомства, генералъ Бетанкуръ представилъ Государю проектъ преобразованія, руководствуясь новообразованнымъ Главнымъ Штабомъ. 28 мая 1820 г. былъ Высочайше утвержденъ, на три года, въ видѣ опыта, проектъ преобразованія. Состоявшая при Главномъ Директорѣ экспедиція была переименована въ Департаментъ Путей Сообщенія; въ завѣдываніе Департамента были переданы всѣ дѣла хозяйственныя, включая и содержаніе различныхъ зданій, принадлежащихъ Управленію, полиція судоходства и отчетность въ суммахъ; дѣла по разсмотрѣнію проектовъ и смѣтъ для разныхъ сооруженій перешли въ особо образованную Комиссію изъ инженеровъ, и, наконецъ, для производства

дѣлъ, относящихся собственно до Корпуса инженеровъ, строительнаго отряда, рабочихъ батальоновъ, командъ, распредѣленныхъ по округамъ и вообще для веденія дѣлъ военнаго управленія учреждено Дежурство.

Надъ этими учрежденіями былъ поставленъ Совѣтъ, но, въ отличіе отъ прежней его дѣятельности, по разсмотрѣнію всѣхъ дѣлъ, относящихся до путей сообщенія, по новому положенію онъ долженъ былъ существовать «не для того, чтобы разсматривать дѣла всякаго рода, еще менѣе разбирать всѣ входящія бумаги, единственно отвлекающія вниманіе отъ разсмотрѣнія предметовъ особливой важности, кои одни и должны были передаваться на уваженіе сего учрежденія». При этомъ также установлялось, что въ отсутствіе Главнаго Директора обязанности его должны исполняться не Совѣтомъ въ полномъ его составѣ, какъ было ранѣе, а старшимъ Генераломъ-Инспекторомъ «по тѣмъ постановленіямъ и съ тѣми ограниченіями», какія будутъ признаны Директоромъ необходимыми.

При Главномъ Директорѣ была учреждена «Особенная Канцелярія», въ которой зарегистровывались поступающія въ Управленіе на его имя бумаги и сосредоточивалось производство по общимъ дѣламъ, не относящимся къ кругу вѣдомства спеціальныхъ учрежденій, и положены чиновники особыхъ порученій. Послѣдніе, состоя только «подъ распоряженіемъ Главнаго Директора», назначались «для изслѣдованія на мѣстѣ запутанныхъ дѣлъ, кои должны быть объяснены; для узнанія на мѣстѣ, въ надобности, обстоятельствъ дошедшихъ до свѣдѣнія Главнаго Директора; наконецъ, для разсмотрѣнія и изслѣдованія тѣхъ дѣлъ, которыя препоручилъ имъ Главный Директоръ. Таковы были преобразованія, выполненныя генераломъ Бетанкуромъ, по учебной части и по организаціи центральнаго управленія. Что касается дѣятельности вѣдомства по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ, то она заключалась главнымъ образомъ въ продолженіи работъ, начатыхъ при генералѣ Деволантѣ по шоссе Москва-Петербургъ, на Ладожскомъ каналѣ и проч.

2 августа 1822 года генералъ Бетанкуръ, по разстроенному здоровью былъ уволенъ отъ должности Главнаго Директора, но съ оставленіемъ инспекторомъ Института; въ 1824 году онъ совсѣмъ вышелъ въ отставку и умеръ лѣтомъ того же года.

За время управленія генерала Бетанкура нельзя не отмѣтить появленія на Волгѣ перваго парохода. Какъ извѣстно, пароходы

были изобрѣтены Фультономъ, но изобрѣтатель долго ни въ комъ не встрѣчалъ поддержки своей идеѣ. Когда изъ Англіи онъ пріѣхалъ во Францію въ самомъ началѣ XIX столѣтія, то ни въ комъ не нашелъ сочувствія. Наконецъ, послѣ усиленныхъ хлопотъ, онъ добился того, что Наполеонъ, въ то время первый консулъ, согласился присутствовать на опытахъ, производившихся въ Парижѣ, на р. Сенѣ. Когда небольшой пароходъ Фультона тяжело и медленно поплылъ по рѣкѣ, первый консулъ повернулся къ рѣкѣ спиной и проговорилъ: «дѣтская игрушка.» Но мало-по-малу идея восторжествовала. Въ Европѣ появились пароходы. Въ Россіи же первыя пробы относятся къ двадцатымъ годамъ.

До 1815 года судоходство на нашихъ водяныхъ путяхъ находилось въ самомъ первобытномъ состояніи. Суда подымались вверхъ бечевою. Тяга была людьми. При чемъ по разсчету на каждую 1000 п. приходилось 3,5 бурлака [1]).

Въ концѣ 1814 года механикъ Пуадебердъ взялъ привиллегію на учрежденіе по Волгѣ конномашинныхъ судовъ. Суда велись конской тягой, съ помощью машины и представляли собою первичную конструкцію парохода [2]).

Въ 1821 году генералъ Бетанкуръ счелъ долгомъ довести до свѣдѣнія Императора о первыхъ попыткахъ ввести пароходы. Въ своемъ всеподданнѣйшемъ докладѣ онъ обратилъ вниманіе Государя на то, что «вновь изобрѣтенное въ чужихъ краяхъ плаваніе черезъ пароходы входитъ въ употребленіе въ Россіи» [3]). Піонеромъ новаго дѣла явился помѣщикъ Евреиновъ, купившій у Пуадеберда привиллегію и соорудившій пароходъ «Волга», при Моложской пристани. Пароходъ этотъ имѣлъ въ длину 84 фута, въ водѣ сидѣлъ на $3^1/_2$ фута и былъ снабженъ машиною въ 60 лошадиныхъ силъ. Онъ могъ вести за собою двѣ—три баржи, съ грузомъ отъ 30 до 50 т. пуд. и до 150 человѣкъ пассажировъ. Изъ Астрахани до Саратова онъ довелъ, между прочимъ, въ 1821 г. двѣ расшивы съ соленою рыбою въ 12 дней [4]).

---

[1]) Всепод. Докладъ Главноупр. п. с. 13 марта 1831 г. (Доклады Главноупр. п. с.) кн. № 46.

[2]) Тамъ же.

[3]) Всепод. Докладъ ген, Бетанкура. Имен. Высоч. Ук. и Высоч. утв. докл. за 1829 г. кн. № 9.

[4]) Тамъ же.

Кромѣ этого парохода, вскорѣ, онъ завелъ еще два: въ 30 и 16 лошадиныхъ силъ и хотя былъ встрѣченъ купцами недовѣрчиво и пароходы его часто портились, онъ упорно продолжалъ свою дѣятельность, стремясь убѣдить и купечество и правительство въ неоспоримой пользѣ пароходовъ. Въ поощреніе полезной дѣятельности помѣщика Евреинова, генералъ Бетанкуръ испросилъ для него Высочайшую награду — орденъ Св. Владиміра 4 степени [1]). Такъ началось пароходство на русскихъ водяныхъ сообщеніяхъ.

---

[1]) Всепод. Доклады ген. Бетанкура. Имен. Высоч. Ук. и Высоч. утв. доклады за 1831 г. кн. № 9.

V.

Говоря о судоходствѣ, нельзя не упомянуть о грабежахъ и разбояхъ на рѣкахъ и той борьбѣ, которую въ теченіе многихъ лѣтъ вело Правительство, чтобы обезопасить судоходное движеніе. Особенно часты были грабежи и разбои по Волгѣ, Сурѣ и Окѣ. Просторъ Волги, ея берега, покрытые лѣсами, долго позволяли разбойникамъ безнаказанно совершать нападенія и укрываться отъ преслѣдованія. Правительство съ давнихъ поръ вело съ ними борьбу. Еще во времена Петра I послѣдовалъ Указъ объ обязательномъ включеніи въ контракты судохозяевъ съ рабочими слѣдующаго параграфа: «отъ воровскихъ людей нападенія охранять и на судно не впущать и всячески учиня оборону, до грабежа и до истязанія хозяина или приказчика, кормщика и водоливовъ недопущать и тѣхъ воровъ изловя,—представлять куда слѣдуетъ».

Но рабочіе, преимущественно изъ мѣстныхъ жителей, слишкомъ были напуганы разбойниками, чтобы рѣшиться вступать съ ними въ борьбу. Разбои продолжались по прежнему. Видя безполезность различныхъ мѣстныхъ распоряженій, Императоръ Павелъ далъ, 20 іюня 1797 года, слѣдующій Указъ Адмиралтействъ-коллегіи:

«для прекращенія разъѣздовъ по рѣкѣ Волгѣ разбойническихъ партій, Повелѣваемъ: въ Казани построить девять легкихъ военныхъ гребныхъ судовъ, на которыхъ была бы одна пушка и нѣсколько фальконетовъ, снабдя ихъ артиллеріею, равно морскими командами, сколько на нихъ потребно будетъ, которыя и будутъ тамъ всегда оставаться: три изъ нихъ будутъ занимать дистанцію отъ Царицына до Астрахани, три отъ Казани до Царицына, три отъ Казани вверхъ по Волгѣ, кои будутъ называться: гардкоты

рѣки Волги и стараться истреблять немедленно, буде бы гдѣ открылись каковыя разбойничьи лодки».

Въ 1798 году гардкоты были готовы и отправлены на мѣсто назначенія. Въ 1804 году было прибавлено еще 3 гардкота, но эти мѣры не дали благопріятныхъ результатовъ. Надо полагать, что жители прибрежныхъ деревень, всегда знающіе о мѣстѣ нахожденія гардкотовъ, предупреждали разбойниковъ. Лѣсистые глухіе берега Керженца служили надежнымъ убѣжищемъ для разбойниковъ. Они нападали не только на водѣ, но и на берегу, когда ночью баржа останавливалась для ночлега. Цѣлыми столѣтіями укоренявшійся страхъ разбойниковъ, доходившій порой до паники, дѣлалъ безполезными всѣ мѣры правительства. Три-четыре разбойника легко могли ограбить большую баржу, на которой, кромѣ хозяина и приказчика, было человѣкъ 30 рабочихъ.

Въ 1816 году Нижегородскій губернаторъ, между прочимъ, доносилъ: «рабочіе люди, хотя и слышатъ таковое происшествіе (нападеніе), но боясь какого-то стариннаго разбойническаго слова «саранъ (сарынь) на кичку», ложатся всѣ ницъ лицомъ и находятся безъ движенія». Въ слѣдующемъ году, когда разбои во время Макарьевской ярмарки достигли крайняго предѣла, генералъ-маіоръ Апухтинъ писалъ: «изрекаемое ими при входѣ на барку варварское слово погружаетъ весь народъ въ безмолвное повиновеніе». Ни страхъ суда, ни денежныя награды, ничто не могло заставить рабочихъ преодолѣть свой паническій страхъ. Судохозяевъ обязали содержать ночной и денной вооруженный караулъ изъ 4—5 человѣкъ на носу и кормѣ баржи. Число гардкотовъ было увеличено до 18, за каждую разбойничью лодку назначена крупная награда. Не оказавшіе сопротивленія на баржахъ предавались военному суду. Въ 1819 году, казалось, разбои прекратились, но уже въ слѣдующемъ году они проявились съ большей силою. Въ виду этого по сношенію Управленія путей сообщенія съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, были учреждены вдоль береговъ военные посты изъ чиновъ земской полиціи. Кромѣ того, по положенію Комитета Министровъ въ 1823 году, велѣно было раздавать всѣмъ судохозяевамъ выписку изъ статей «устава купеческаго водоходства по рѣкамъ, водамъ и морямъ», изданнаго въ 1781 году «касательно обереженія судовъ отъ насилія разбойниковъ». Затѣмъ Комитетомъ

Министровъ въ томъ же году было положено обязательное вооруженіе рабочихъ, зарегистрированіе лодокъ всѣхъ прибрежныхъ жителей, при чемъ каждая лодка должна была имѣть особый знакъ, присвоенный селенью, жителю котораго она припадлежала, и окрашена въ цвѣтъ губерніи: Нижегородской—красный, Казанской—желтый, Симбирской—зеленый, Саратовской—бѣлый, Астраханской—голубой.

Эти мѣры возымѣли свое дѣйствіе, и, начиная съ 1824 года, разбои на Волгѣ прекратились и дальнѣйшему судоходству была обезпечена безопасность [1]).

---

[1]) Арх. М-ва П. С. Дѣло № 243—30, 1816 г. (по представленію Нижегород. губернатора о способахъ къ искорененію разбойниковъ по Волгѣ).

VI.

Генералъ Бетанкуръ былъ уволенъ отъ должности Главнаго Директора водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній 2 августа 1822 г., и 20 сентября того же года послѣдовалъ слѣдующій Высочайшій Указъ: «Главное Управленіе Путями Сообщенія ввѣряемъ Его Королевскому Высочеству, Герцогу Александру Виртембергскому, съ увольненіемъ его отъ званія Бѣлорусскаго Военнаго Губернатора».

Этимъ же Указомъ прежнее званіе Главнаго Директора замѣнялось званіемъ Главноуправляющаго Путями Сообщенія.

Вступивъ въ управленіе вѣдомствомъ, Герцогъ Виртембергскій пришелъ къ убѣжденію, что положеніе 28 мая 1822 года, введенное въ видѣ опыта на три года, требуетъ новыхъ измѣненій. Вслѣдствіе этого, по всеподданнѣйшему докладу Герцога, 25 февраля 1824, года послѣдовалъ Высочайшій Указъ, коимъ повелѣвалось, чтобы «учрежденіе 1809 года было возстановлено во всей силѣ», въ виду того, что новое преобразованіе не соотвѣтствовало возлагаемымъ на него ожиданіямъ. При этомъ Совѣту было предоставлено сдѣлать свои замѣчанія по поводу учрежденія 1809 года.

Но этотъ Указъ не былъ приведенъ въ исполненіе, такъ какъ 27 марта того же года послѣдовалъ новый Высочайшій Указъ такого содержанія:

«Не отмѣняя предписаннаго Вашему Королевскому Высочеству 25 дня прошедшаго февраля, дозволено всѣ части Главнаго Управленія Путей Сообщенія временно оставить въ томъ ихъ дѣйствіи, которое имъ дано послѣ изданія учрежденія 20 ноября 1809 года— впредь до моего утвержденія тому образованію онаго Управленія

которое Ваше Высочество въ рапортѣ своемъ отъ 5 дня сего марта предполагаете непродолжительно мнѣ представить» [1]).

Результатомъ трудовъ Герцога Виртембергскаго по преобразованію вѣдомства явилось учрежденіе Штаба Корпуса инженеровъ путей сообщенія, Высочайше утвержденное 5 августа 1829 года.

Начальникомъ Штаба былъ назначенъ бывшій дежурный штабъ-офицеръ, генералъ-маіоръ Варенцовъ. Въ составъ Штаба Корпуса входили части: Инспекторская, Комиссаріатская, Провіантская, Госпитальная, Военносудная и Учебная; къ Учебной части были отнесены также литографія, типографія, граверная и проч. [2]).

При Штабѣ былъ дежурный штабъ-офицеръ, старшіе адъютанты, главный медикъ, оберъ-аудиторъ и 1 начальникъ отдѣленія изъ классныхъ чиновъ. Всѣхъ отдѣленій было четыре; первое и второе отдѣленія, составляя дежурство Штаба, находились подъ управленіемъ старшихъ адъютантовъ и вѣдали инспекторскую часть; третье отдѣленіе, подъ управленіемъ класснаго чиновника, завѣдывало частями Комиссаріатской, Провіантской, Госпитальной, Учебной и художественными заведеніями; четвертое отдѣленіе, подъ управленіемъ оберъ-аудитора, вѣдало всѣ военносудныя и слѣдственныя дѣла.

Независимо отъ преобразованія центральнаго учрежденія вѣдомства было обращено вниманіе и на мѣстныя управленія въ Округахъ Путей Сообщенія, требующія въ свою очередь нѣкоторыхъ измѣненій.

Именнымъ Указомъ [3]) 6 февраля 1824 года были учреждены при округахъ экономическіе комитеты. Вмѣстѣ съ этимъ, Главноуправлявшему путями сообщенія было вмѣнено въ обязанность, при приведеніи проекта правилъ и штата экономическихъ комитетовъ въ исполненіе, имѣть въ виду: а) чтобы при отдѣленіи хозяйственной части отъ искусственной, были сохранены надлежащая между ними связь и необходимое для успѣшности работъ единство въ ихъ дѣйствіяхъ; б) чтобы случаи покупокъ безъ торговъ были ограничены; в) чтобы хозяйственному заготовленію матеріаловъ было

---

[1]) Арх. М. П. С. Доклады Главноупр. П. С., кн. № 37.
[2]) Арх. М. П. С. Имен. Выс. Указы и Высоч. утв. доклады, кн. 16.
[3]) Полное собр. зак. ст. 29.765.

придано болѣе опредѣлительности, и г) чтобы правила на выдачу рабочихъ денегъ и для храненія и расходованія матеріаловъ были изложены съ надлежащею подробностью.

Первоначально завѣдыванію комитетовъ была предоставлена хозяйственная часть лишь по тѣмъ работамъ, которыя производились въ С.-Петербургѣ, по Московскому шоссе и Ладожскому каналу. Затѣмъ, 23 февраля 1826 года, по Высочайше утвержденному положенію Комитета Министровъ, учреждены такіе же экономическіе комитеты: въ Вышнемъ-Волочкѣ, Вытегрѣ и Москвѣ, а комитетъ по работамъ Ладожскаго канала закрытъ.

Въ составъ каждаго комитета входили: предсѣдатель, 2 члена, инженеръ путей сообщенія, секретарь, помощникъ секретаря, бухгалтеръ, казначей, цейхвахтеръ и 6 кантонистовъ. Общее присутствіе экономическаго комитета составляли: предсѣдатель и два члена; при разрѣшеніи дѣлъ, требующихъ спеціальныхъ познаній, участвовалъ въ присутствіи инженеръ, съ правомъ голоса.

Такимъ образомъ во всѣхъ значительнѣйшихъ Округахъ путей сообщенія хозяйственная часть была предоставлена экономическимъ комитетамъ, а распорядительная—окружному начальнику.

Заботясь о всестороннемъ развитіи дѣятельности вѣдомства, Герцогъ Виртембергскій приступилъ къ преобразованію Института инженеровъ, руководствуясь даннымъ ему 18 января 1823 года слѣдующимъ Высочайшимъ Указомъ [1]):

«Находя нужнымъ дать Институту Корпуса Инженеровъ путей сообщенія образованіе, болѣе приличное военному положенію сего корпуса и сходное съ прочими учебными заведеніями военнаго вѣдомства, поручаю Вашему Королевскому Высочеству принять оный Институтъ въ полное Ваше завѣдываніе и начальство и представить Мнѣ предположенія Ваши для исполненія Моего намѣренія».

Вслѣдствіе приведеннаго Указа было составлено новое положеніе Института Корпуса Инженеровъ путей сообщенія, Высочайше утвержденное 19 декабря 1823 г. и введенное въ дѣйствіе съ 1 января 1824 года. По этому положенію молодые люди, поступающіе въ Институтъ, состояли въ чинѣ портупей-прапорщиковъ; прежнее раздѣленіе на четыре бригады (класса) было удержано. Изъ всѣхъ 72

---

[1]) Арх. М. П. С. Имен. Высоч. Указы и Высоч. утв. доклады, кн. № 10.

портупей-прапорщиковъ, 40 состояли на казенномъ содержанiи, остальные были своекоштные съ каждогодною платою въ 1.200 р. Воспитанники 1 класса (отдѣленія) были подпоручики, 2—прапорщики, въ количествѣ по 24 человѣка, хотя допускалось, въ случаѣ успѣха, производство и сверхъ 24.

Въ одномъ классѣ дозволялось оставаться не болѣе двухъ лѣтъ, послѣ чего воспитанникъ или увольнялся изъ Института или переводился въ Военно-строительное училище для окончанія курса и поступленія въ строительный отрядъ.

Институтъ, подчиненный Главноуправляющему, былъ въ ближайшемъ завѣдываніи Инспектора. Всего на содержаніе Институту было назначено по 127.470 р. 61— коп. въ годъ. Предполагалось, что изъ этой суммы 38.400 р. будутъ возмѣщаться взносами 32 своекоштныхъ воспитанниковъ. Съ Высочайшаго разрѣшенія, 14 апрѣля 1824 г., число своекоштныхъ воспитанниковъ было увеличено до 50.

Для управленія Институтомъ былъ учрежденъ Совѣтъ, подъ предсѣдательствомъ Инспектора Института, изъ Директора, его помощника, одного профессора и ротнаго командира. Всѣ предположенія совѣта поступали на утвержденіе Главноуправляющаго. Учебною частью завѣдывала конференція, состоявшая изъ четырехъ профессоровъ, подъ предсѣдательствомъ Директора.

4 марта 1823 г., по болѣзни Директора генералъ-маіора Сеновера, исправляющимъ должность Директора Института былъ назначенъ Начальникъ I Округа путей сообщенія генералъ-маіоръ Базенъ.

Базенъ (Bazaine) кончилъ курсъ въ Парижскомъ политехническомъ училищѣ и состоялъ почетнымъ членомъ Императорской Академіи и С.-Петербургскаго университета.

Вмѣстѣ съ назначеніемъ Базена, Институтъ былъ переведенъ въ домъ, нынѣ имъ занимаемый, въ которомъ до того времени помѣщалось центральное управленіе и мастерскія. Домъ же, купленный у князя Юсупова, занялъ Главноуправляющій. 26 января 1824 г. генералъ-маіоръ Сеноверъ совсѣмъ оставилъ Институтъ и Базенъ былъ утвержденъ въ должности Директора, съ увольненіемъ отъ должности Начальника I Округа.

Въ управленіе генерала Базена, Институтъ сталъ быстро развиваться; курсъ наукъ былъ расширенъ и число слушателей возрасло. Замѣчая, что уровень образованія молодыхъ людей, поступаю-

щихъ въ Институтъ, значительно понизился, онъ призналъ необходимымъ четвертую бригаду (вступительный классъ) раздѣлить на два отдѣленія и пригласить учителя русскаго языка. Но признавая и эту мѣру недостаточной для надлежащаго подготовленія воспитанниковъ, было предположено открыть подготовительные классы и присоединить къ Институту Военно-строительное училище.

Въ виду этого было составлено новое положеніе, Высочайше утвержденное 19 іюня 1829 года. По этому положенію, въ Институтѣ назначено имѣть шесть классовъ. Изъ нихъ три высшіе оставлены по прежнему: 1-й для подпоручиковъ, 2-й для прапорщиковъ и 3-й для портупей-прапорщиковъ; въ трехъ же низшихъ, какъ сказано въ положеніи, «классахъ кадетскихъ преподаются предметы, отличающіе рачительное воспитаніе и приготовляющіе къ изученію высшихъ наукъ». Третій классъ (портупей-прапорщиковъ) раздѣленъ на два отдѣленія: одно для приготовленія тѣхъ, которые предназначались къ переходу въ офицерскіе классы и поступленію въ Корпусъ Инженеровъ путей сообщенія, другое для имѣющихъ поступить на службу въ строительный отрядъ.

Воспитанниковъ было 160 казеннокоштныхъ и 80 своекоштныхъ, съ платою по 1.200 руб. въ годъ.

Офицерамъ, окончившимъ курсъ поручиками, въ случаѣ перехода ихъ въ гражданскую службу, были предоставлены университетскія права по чинопроизводству.

Во главѣ Института былъ поставленъ Директоръ, замѣнившій Инспектора; Директору было назначено два помощника, одинъ по учебной и искусственной частямъ, другой по внутреннему порядку, фронтовой и хозяйственной частямъ. Совѣтъ Института былъ раздѣленъ на два отдѣленія: конференцію, для наблюденія за учебною частью и комитетъ, по хозяйственной и фронтовой частямъ. Директоръ Института предсѣдательствовалъ въ Совѣтѣ; помощникъ Директора по учебной части и 3 или 4 профессора, по назначенію Главноуправляющаго, составляли конференцію. Другой помощникъ, съ двумя ротными командирами—комитетъ.

Кондукторская школа, учрежденная въ 1820 г. была усилена и преобразована, 4 мая 1826 г.

Въ желаніи повысить уровень образованія Корпуса Инженеровъ путей сообщенія, Главноуправляющій испросилъ Высочайшее разрѣ-

шеніе на изданіе ежемѣсячнаго спеціальнаго журнала. Журналъ началъ издаваться съ 1824 года, на языкахъ русскомъ и французскомъ, и заключалъ въ себѣ всѣ послѣднія научныя новости, касающіяся спеціальности вѣдомства.

Такова была преобразовательная дѣятельность Герцога Виртембергскаго.

Что касается работъ, производимыхъ на путяхъ сообщенія, то наиболѣе существеннымъ является устройство Кирилловскаго канала. Каналъ этотъ между Шексною и Кубенскимъ озеромъ связывалъ столицу съ Архангельскимъ портомъ посредствомъ Сухоны и С. Двины. Хотя устроеніе этого канала было предположено еще Петромъ I и утверждено Александромъ I, по представленію канцлера графа Румянцева, но обстоятельства препятствовали даже составить проектъ его.

Въ 1823 г. Герцогъ Виртембергскій лично осмотрѣлъ мѣстность и составилъ проектъ, который и былъ приведенъ въ исполненіе [1]).

Въ маѣ 1828 года Кирилловскій каналъ былъ открытъ для судоходства [2]) и 23 августа послѣдовалъ Высочайшій Указъ Герцогу Виртембергскому, въ которомъ Государь выражалъ ему благодарность за столь полезное сооруженіе. Въ томъ же Указѣ значилось: «дабы сохранить память Вашихъ трудовъ на пользу Государства по вѣдомству путей сообщенія, повелѣваемъ именовать новый каналъ: каналомъ герцога Александра Виртембергскаго» [3]).

Остальныя работы по водянымъ сообщеніямъ заключались главнымъ образомъ въ ремонтѣ, устройствѣ новыхъ плотинъ, шлюзовъ и проч.; у г. Вышняго-Волочка была закончена постройка заводскаго водохранилища; водопитательность Вышневолоцкой системы доведена до того, что засуха не являлась болѣе существеннымъ препятствіемъ къ судоходству. Производились также исправленія поврежденій въ Либавскомъ портѣ, причиненныхъ бурями, свирѣпствовавшими почти на всѣхъ приморскихъ берегахъ Европы въ въ 1824—1825 гг. Также заслуживаютъ вниманія произведенныя

---

[1]) Арх. М. П. С. Журналъ докладамъ Его Имп. Величеству Главноупр. п. с., кн. № 36.

[2]) Тоже, кн. № 41.

[3]) Тоже, кн. № 15.

изысканія въ Редутъ-Кале и Поти для устроенія порта и по рр. Ріону и Курѣ для открытія по нимъ судоходства [1]).

Въ это же время въ С.-Петербургѣ было построено три цѣпныхъ моста, а также два чугунные моста на Мойкѣ и Екатерининскомъ каналѣ и въ 1831 г. приступлено къ устройству гранитной набережной на Васильевскомъ островѣ отъ Исаакіевскаго моста къ концу Академіи художествъ [2]).

Что касается работъ по шоссе, то онѣ шли настолько успѣшно, что Герцогъ Виртембергскій предполагалъ окончить къ 1833 г. постройку шоссе Москва—С.-Петербургъ, ранѣе предположенное къ окончанію лишь въ 1845—46 гг. По остальнымъ шоссе велись ремонтныя работы. Весною 1830 г. было приступлено подъ руководствомъ В. К. Константина Павловича, Намѣстника Царства Польскаго, къ постройкѣ шоссе С.-Петербургъ—Ковно. Планъ этого шоссе былъ исправленъ въ 1826 году самимъ Государемъ. Говоря о дѣятельности вѣдомства за время управленія Герц. Вертембергскаго, нельзя не упомянуть, объ изданіи перваго урочнаго положенія въ 1830 году.

Болѣзнь прекратила дѣятельность Герцога Виртембергскаго онъ уѣхалъ за границу на воды и 22 іюня 1833 года умеръ въ Готѣ.

---

[1]) Арх. М. П. С. Журналъ докладамъ Гос. Императору, кн. № 42.
[2]) Тоже, кн. № 46.

VII.

Съ 1833 года кругъ дѣятельности Главнаго Управленія путей сообщенія значительно расширился. 1-го іюня этого года къ нему была присоединена вся строительная часть гражданскаго губернскаго вѣдомства и самое Управленіе было переименовано въ Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

Высочайшимъ Указомъ 1-го сентября того-же года на должность главноуправляющаго былъ назначенъ графъ Карлъ Федоровичъ Толь. При вступленіи своемъ въ управленіе вѣдомствомъ, графъ Толь нашелъ въ Департаментѣ Путей Сообщенія значительное число нерѣшенныхъ дѣлъ [1]); въ контрольной части Главнаго Управленія оказались необревизованными расходы съ 1828 года, въ ревизіонной технической коммисіи было необревизовано расходовъ на 20 мил. рублей.

Такое накопленіе нерѣшенныхъ дѣлъ являлось результатомъ нѣкотораго внутренняго неустройства Управленія. Съ 1809 года по мѣрѣ открытія новыхъ работъ все болѣе расширялся кругъ дѣятельности вѣдомства. Въ виду этого являлось необходимымъ производить нѣкоторыя измѣненія въ его административномъ строѣ, и эти измѣненія дѣлались въ разное время, безъ должнаго согласованія между собою. Такимъ образомъ, мало-по-мало раздробились всѣ мѣстныя учрежденія путей сообщенія; въ округахъ образовались отдѣльныя части по производству работъ, независимыя отъ окружнаго Начальника и, наконецъ, учредились экономическіе комитеты. Комитеты эти устранили всѣ хозяйственныя распоряженія по работамъ отъ вліянія Начальника Округа. Такое раздробленіе уничтожило всякую

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Докл. Главноупр. за 1834 г. кн. № 83.

мѣстную распорядительную власть и сосредоточило въ Главномъ Управленіи всѣ распоряженія. Департаментъ долженъ былъ давать разрѣшенія не только на тѣ случаи, которые требовали наблюденія и общихъ соображеній вѣдомства, но даже на всѣ мелочные случаи, гдѣ нужно было бы принять лишь незначительныя мѣстныя мѣры. Въ силу такого порядка вещей Департаментъ Путей Сообщенія не имѣлъ никакой возможности дѣлать своевременно распоряженія по всѣмъ поступающимъ вопросамъ. Все это доказывало необходимость нѣкоторыхъ преобразованій, къ которымъ графъ Толь и приступилъ немедленно. Изъ контрольнаго отдѣленія Департамента и ревизіонной комиссіи, бывшей при Совѣтѣ Управленія, была образована, одна центральная ревизіонная комиссія; при Департаментѣ было открыто временное отдѣленіе для разсмотрѣнія нерѣшенныхъ дѣлъ.

Затѣмъ были учреждены комиссіи: а) для ревизіи отчетовъ прошлыхъ лѣтъ и б) для проектовъ и смѣтъ. Комиссія по устройству Шлиссельбургскихъ шлюзовъ была закрыта и упраздненъ Вышневолоцкій экономическій комитетъ; комитеты: С.-Петербургскій, Московскій, Рижскій и Вытегорскій временно оставлены. Главнѣйшее неудобство экономическихъ комитетовъ состояло въ томъ, что въ нихъ занимались почти исключительно незнакомые съ строительною техникою гражданскіе чиновники, вслѣдствіе чего, при самомъ незначительномъ недоразумѣніи, между окружнымъ Начальникомъ и комитетомъ возникала переписка, имѣвшая послѣдствіемъ значительное замедленіе въ ходѣ работъ.

Въ устраненіе этого неудобства послѣдовало преобразованіе 1836 года [1]). Было признано необходимымъ изыскать такую мѣру, при которой успѣхъ производства не только зависѣлъ бы отъ личныхъ способностей Начальника Округа, но обезпечивался-бы самою системою дѣлопроизводства. Съ этою цѣлью введено въ Управленіе округовъ коллегіальное, или, вѣрнѣе, совѣщательное начало, подобно допущенному въ губернскихъ правленіяхъ и палатахъ, и завѣдываніе въ каждомъ округѣ всѣми частями вѣдомства Путей Сообщенія было сосредоточено въ центральномъ окружномъ учрежденіи, названномъ Правленіемъ.

---

[1]) Имен. Ук. 26-го марта 1836 года. Полн. Соб. Зак. ст. 9030.

Такія Правленія Округовъ были учреждены во всѣхъ частяхъ Имперіи, кромѣ Кавказа, Сибири, Финляндіи и Царства Польскаго. Число Округовъ ограничено 5-ью, вмѣсто прежнихъ 9-ти [1]. Одновременно съ этимъ были упразднены экономическіе комитеты, кромѣ Петербургскаго, который переименованъ въ Хозяйственный Комитетъ Главнаго Управленія.

Окружное Правленіе состояло, подъ предсѣдательствомъ Начальника Округа или его помощника, изъ трехъ членовъ: штабъ-офицера Корпуса Инженеровъ (по искусственной части), гражданскаго чиновника (по хозяйственной части) и чиновника военнаго или гражданскаго (по распорядительной части). На разсмотрѣніе общаго присутствія положено было передавать почти всѣ поступавшіе въ Правленіе дѣла; они обсуждались порядкомъ «коллегіальнымъ», но рѣшенія постановлялись и исполнялись по мнѣнію предсѣдательствующаго. При Правленіяхъ полагались небольшія канцеляріи.

Строительная часть гражданскаго губернскаго вѣдомства, присоединенная къ Главному Управленію, также требовала организаціи. Въ 1833 г. на ея содержаніе было отпущено 907.577 р. 64 к. Сумма эта была уже распредѣлена Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ на новыя постройки въ губернскихъ городахъ: присутственныхъ мѣстъ, исправленія ихъ и ремонта, а также устройство тюремныхъ помѣщеній, больницъ, церквей и проч.

Въ виду недостатка въ вѣдомствѣ архитекторовъ, столь нужныхъ въ виду присоединенія строительной части, Главное Управленіе, съ Высочайшаго соизволенія, воспитывала на свой счетъ нѣсколько человѣкъ въ академіи художествъ. Первый выпускъ былъ въ 1836 г. и архитекторы разосланы по губерніямъ [2].

21-го мая 1837 года были учреждены по губерніямъ и причислены къ округамъ строительныя комиссіи [3].

---

[1] Первоначально (20-го ноября 1809 года) было учреждено X Округовъ, но по Имен. Высоч. Ук. 22-го іюля 1822 года, управленіе путями сообщенія въ Сибири (X округъ) предоставлено надзору мѣстныхъ главныхъ управленій, съ упраздненіемъ X окр. путей сообщенія и съ присоединеніемъ всей мѣстности внѣ Сибирскихъ губерній къ сосѣднему округу.

[2] Архивъ Министерства Путей Сообщенія всеподд. отчетъ Главноупр. за 1836 г., кн. № 85.

[3] Тоже за 1837 г., кн. № 85.

Въ строительныхъ комиссіяхъ составлялись смѣты всѣхъ архитектурныхъ работъ, при чемъ комиссіи должны были руководствоваться урочнымъ положеніемъ, изданнымъ Главнымъ Управленіемъ путей сообщенія въ 1830 году, при Герцогѣ Виртембергскомъ.

Центральное учрежденіе вѣдомства—Департаментъ Путей Сообщенія, равнымъ образомъ было преобразовано. Отдѣленіе для разсмотрѣнія нерѣшенныхъ дѣлъ закончило свои занятія къ 15-му августа 1835 г. Новое положеніе о Департаментѣ было утверждено 29-го октября 1839 года.

Согласно новому положенію [1]) Департаментъ Путей Сообщенія дѣлился на Департаменты первый и второй. Въ составъ перваго Департамента вошли четыре отдѣленія; вѣдѣнію Департамента подлежали работы по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ и по публичнымъ зданіямъ. Во второй Департаментъ изъ прежняго Департамента была введена канцелярія, преобразованная въ отдѣленіе, затѣмъ три отдѣленія: I — завѣдывающее дѣлами по публичнымъ зданіямъ, находившимися до 1833 г. въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, II—завѣдывающее дѣлами по судоходству на Государственныхъ водяныхъ сообщеніяхъ и III—завѣдывающее счетною частью. Ко второму Департаменту были присоединены казначейство и архивъ Главнаго Управленія. Во главѣ Департаментовъ стояли Директоры.

Въ это же время, вмѣстѣ съ новымъ положеніемъ, была учреждена должность товарища Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями. На должность эту былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ Девятнинъ. Товарищу Главноуправляющаго непосредственно были подчинены директоры Департаментовъ и ему было предоставлено присутствовать въ Сенатѣ по дѣламъ вѣдомства.

Такимъ образомъ по своей организаціи Главное управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій было приравнено къ общему типу Министерствъ.

Къ числу учрежденій мѣстнаго управленія принадлежитъ и учрежденная 19-го октября 1836 года Орловская судоходная депутація, по образцу, существовавшей съ марта 1816 г. на рѣкѣ Цнѣ, Моршанской судоходной депутаціи. Депутаціи состояли

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія Высоч. пов., кн. № 24.

изъ трехъ членовъ по выборамъ судопромышленниковъ изъ ихъ среды. Депутаціи были учреждены въ помощь мѣстнымъ смотрителямъ, а также для развитія судоходства и огражденія интересовъ судопромышленниковъ [1]).

Въ цѣляхъ упорядоченія движенія и возможности въ точности знать количество провозимаго груза Высочайшимъ Указомъ 12-го января 1835 года была утверждена обязательная форма накладной. Накладная выдавалась на пристаняхъ и надзоръ за точнымъ исполненіемъ Указа былъ возложенъ на смотрителей.

Не смотря на то, что къ этому времени уже стали появляться пароходы и вводиться конная тяга, суда все же главнымъ образомъ подымались вверхъ человѣческою силою. Положеніе бурлаковъ было чрезвычайно тяжелое. Изнурительный трудъ ихъ не всегда вознаграждался, въ силу злоупотребленій судохозяевъ. Въ видахъ облегченія участи бурлаковъ, Главноуправляющій вошелъ въ сношеніе съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ и начальниками губерній для собранія необходимыхъ свѣдѣній. Результатомъ этого былъ законъ 31-го декабря 1836 года о бурлакахъ. Этимъ закономъ строго ограждались права рабочихъ и опредѣлялись ихъ отношенія къ судохозяевамъ [2]).

Помимо преобразованій учрежденій, дѣятельность вѣдомства ознаменовалась еще окончаніемъ въ 1833 г. шоссе Москва—Петербургъ Въ томъ же году, 25-го марта, была опредѣлена, въ общихъ чертахъ, сѣть предполагаемыхъ къ постройкѣ шоссейныхъ дорогъ и Высочайше утверждены основныя правила объ устройствѣ и содержаніи дорогъ въ государствѣ. По сему закону, всѣ дороги Имперіи были раздѣлены на пять классовъ: 1) дороги главныхъ сообщеній, государственныя; 2) дороги большихъ сообщеній; 3) дороги обыкновенныхъ почтовыхъ сообщеній изъ губерніи въ губернію; 4) дороги уѣздныхъ торговыхъ и почтовыхъ сообщеній; 5) дороги сельскія и полевыя.

Дороги первыхъ двухъ классовъ опредѣлено превращать постепенно въ шоссе, доводя дороги главныхъ сообщеній, государ-

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія Всеподд. отчетъ Гл. П. С. и П. З. за 1836 г., кн. № 85.

[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Всеподд. отчеты Гл. п. с. и п. з. за 1836 г. и 1837 г. Книги №№ 85 и 86.

ственныя, до высшей степени совершенства, на счетъ установленнаго особаго сбора по 25 коп. съ каждой ревизской души; дороги же большихъ сообщеній снабжать не широкими шоссе, безъ излишнихъ издержекъ, но съ прочными профилями, на счетъ земства. За время по 1840 годъ, кромѣ Московскаго, 680 верстъ, было устроено новыхъ шоссе 780 верстъ.

По части водяныхъ сообщеній, за этотъ періодъ времени, производились лишь ремонтныя и др. незначительныя работы. Каналъ Герцога Александра Виртембергскаго, примыкающій къ Маріинской системѣ съ востока, привлекъ къ себѣ такое усиленное судоходство, что Сѣверо-Екатерининскій каналъ, соединяющій рѣки Сѣв. Кельтму съ р. Джуричъ, былъ совершенно оставленъ судопромышленниками, и упраздненъ въ 1837 г. [1]).

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Всеподд. отчетъ Главноупр. п. с. и п. з. Книга № 18.

VIII.

Ко времени управленія графа Толя вѣдомствомъ П. С. относится возникновеніе въ Россіи желѣзныхъ дорогъ. Въ 1834 г. пріѣхалъ въ Россію, по приглашенію завѣдывавшаго горнымъ дѣломъ генерала К. В. Чевкина, для обозрѣнія горныхъ заводовъ, австрійскій инженеръ Францъ фонъ-Герстнеръ.

Путешествуя по Россіи по дѣламъ горнаго вѣдомства, онъ пришелъ къ убѣжденію, что Россія, столь богатая естественными силами и столь обширная по своей территоріи, болѣе всякаго другаго государства нуждается въ желѣзныхъ дорогахъ.

Исходя изъ этого соображенія фонъ-Герстнеръ письмомъ на Высочайшее Имя испрашивалъ привиллегію на сооруженіе въ Россіи частными средствами желѣзныхъ дорогъ. Въ это время желѣзнодорожное дѣло находилось во всей Европѣ еще въ младенческомъ состояніи. За исключеніемъ весьма немногихъ, никто не вѣрилъ въ то, что желѣзныя дороги могутъ оказать большое вліяніе на развитіе силъ страны. Какъ въ Англіи, такъ и во Франціи, въ послѣдней въ особенности, правительства сильно колебались приступить къ постройкѣ желѣзнодорожной сѣти.

Въ Англіи впервые была открыта въ 1829 г. дорога отъ Ливерпуля до Манчестера для перевозки пассажировъ большой скорости. До того существовали только небольшія дороги малой скорости для обслуживанія заводовъ и горныхъ разработокъ въ Staffordshire'ѣ и Northumberland'ѣ. Хотя эксплоатація Ливерпульской и была весьма успѣшна, тѣмъ не менѣе успѣхъ этотъ не повліялъ на англійское общество, которое отнеслось къ нему недовѣрчиво, и преобладающее мнѣніе было таково, что успѣхъ Ливерпульской дороги исключительный и что желѣзныя дороги могутъ

существовать лишь въ нѣкоторыхъ мѣстностяхъ и при томъ на короткія разстоянія.

Только пять лѣтъ спустя, дѣятельное движеніе, развившееся на дорогахъ, построенныхъ вслѣдъ за Ливерпульской, а именно: изъ Лондона въ Бирмингамъ и изъ Лондона въ Бристоль, заставило англійское общество признать, что желѣзнымъ дорогамъ предстоитъ великая роль въ политическомъ и коммерческомъ отношеніяхъ. Глава англійскаго министерства Пиль (Peel) особенно защищалъ дѣло сооруженія желѣзныхъ дорогъ. Свою рѣчь на митингѣ въ Tamvorff'ѣ въ 1834 г. онъ закончилъ слѣдующими словами: «поторопимся, господа, поторопимся; необходимо устроить паровыя сообщенія отъ одного конца королевства до другаго, если Великобританія хочетъ удержать въ мірѣ свое значеніе и преимущество». Вліяніе этого государственнаго дѣятеля дало сильный толчокъ желѣзнодорожному дѣлу въ Англіи.

Гораздо труднѣе завоевали подобающее себѣ мѣсто желѣзныя дороги во Франціи. Въ то время, когда въ Англіи общество приходило уже къ сознанію тѣхъ услугъ, коихъ можно ожидать отъ желѣзныхъ дорогъ, во Франціи, членъ министерства Тьеръ (Thiers), возвратясь изъ Англіи, гдѣ онъ ознакомился съ желѣзными дорогами, утверждалъ съ трибуны, что желѣзныя дороги годны лишь служить забавою для жителей столицы и, въ нѣкоторыхъ случаяхъ только, для проѣзда пассажировъ съ коммерческою цѣлью. «Въ настоящее время,—говорилъ онъ,—во Франціи имѣется въ постройкѣ 8 или 10 килом., и, что до меня касается, то я вполнѣ буду удовлетворенъ, если ихъ будутъ строить по 5 килом. въ годъ. Надо смотрѣть на вещи, какъ онѣ есть. Допуская дажебольшой успѣхъ желѣзныхъ дорогъ, развитіе ихъ не будетъ такое, какъ предполагали».

Въ сосѣдней съ Франціею Бельгіи къ постройкѣ желѣзнодорожной сѣти было приступлено почти одновременно съ Англіей.

Въ Германіи же лишь въ 1840 году былъ данъ толчекъ желѣзнодорожному дѣлу [1]).

Въ Сѣверо-Американскихъ Соединенныхъ Штатахъ къ постройкѣ желѣзныхъ дорогъ приступили въ болѣе широкихъ размѣрахъ и чрезвычайно энергично около 1835 года.

[1]) Вѣстникъ М-ва П. С. 1896 г., № 26 (Чествованіе Имп. Никол. I 25 іюня на Николаевской желѣзной дорогѣ).

Хотя въ Россіи внимательно слѣдили за успѣхомъ желѣзнодорожнаго дѣла въ Европѣ и Америкѣ, но интересъ къ нему значительно ослаблялся, какъ въ правительственныхъ сферахъ, такъ и среди большинства русскихъ инженеровъ, сомнѣніями относительно возможности сооруженія и выгодности эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Большинство мнѣній сводились къ тому, что наши климатическія условія слишкомъ неблагопріятны для сооруженія желѣзныхъ дорогъ и что стоимость ихъ значительно превыситъ ожидаемую отъ нихъ доходность. Кромѣ того, многіе выражали опасенія, что желѣзныя дороги могутъ произвести цѣлый переворотъ въ народной жизни государства и измѣнить, быть можетъ къ худшему, искони установившіеся обычаи и порядки въ торговлѣ и промышленности. По поводу постройки желѣзныхъ дорогъ, такъ сильно интересовавшихъ все тогдашнее общество, въ 1835 году была издана книга «Объ устроеніи желѣзныхъ дорогъ въ Россіи» сочиненія Наркиза Артѣшкова. Авторъ книги, изслѣдуя будущую доходность Николаевской желѣзной дороги, на основаніи существовавшаго тогда между Москвою и Петербургомъ движенія, доказывалъ, что наибольшее количество груза, на которое можетъ разсчитывать дорога, не превзойдетъ 7.900 пуд. и что число пассажировъ не превыситъ 8.000 человѣкъ въ годъ, что вмѣстѣ составитъ доходъ Николаевской дороги не болѣе 5,650 руб. въ годъ. [1])

Самые ревностные сторонники постройки Московской жел. дор. не ожидали отъ нея болѣе 12 мил. пуд. груза и 120 тыс. пассажировъ.

При такомъ всеобщемъ недовѣріи къ пользѣ и возможности сооруженія желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, предложеніе Герстнера было бы безусловно отклонено, если бы не просвѣщенная воля Императора Николая I-го.

Предложеніе Герстнера на выдачу ему привиллегіи на сооруженіе всѣхъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи было отклонено, но ему предоставлялось образовать особое общество, съ капиталомъ въ три милліона руб. асс., для постройки, въ видѣ опыта, желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска [2]).

---

[1]) Отчетъ Гл. Общ. Росс. жел. дор.

[2]) Арх. М. П. С. Дѣло Канц. Д-та Ж. Д. № 5—62, 1839 г. (О сооруженіи ж. д. отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска).

Этотъ вопросъ обсуждался въ особомъ Комитетѣ, учрежденномъ по Высочайшему повелѣнію въ февралѣ мѣсяцѣ 1835 г. [1]).

Предсѣдательствовалъ въ этомъ Комитетѣ графъ Новосильцовъ, членами комитета были: Министры: Императорскаго Двора — князь Волконскій, Военный — графъ Чернышевъ, Финансовъ — графъ Канкринъ и Внутреннихъ Дѣлъ — Блудовъ, затѣмъ Главноуправляющій путями сообщенія и публичными зданіями графъ Толь, генералъ-адъютантъ графъ Бенкендорфъ и М. М. Сперанскій.

Первое засѣданіе Комитета происходило во дворцѣ въ присутствіи Государя 28 февраля [2]).

При обсужденіи этого вопроса Комитетомъ, состоялось въ 1836 году Высочайшее повелѣніе о постройкѣ Царскосельской желѣзной дороги. Именнымъ указомъ 15-го января и Высочайше утвержденнымъ 21 марта того же года положеніемъ «объ учрежденіи общества акціонеровъ для сооруженія желѣзной дороги отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска» [3]), сооруженіе этой дороги, въ видѣ привиллегіи, было предоставлено частной акціонерной компаніи. Учредителями общества были: церемоніймейстеръ Высочайшаго Двора графъ Алексѣй Алексѣевичъ Бобринскій, негоціанты: Бенедиктъ Крамеръ и Иванъ-Конрадъ Плитъ и австрійскій дворянинъ Францъ фонъ-Герстнеръ [4]).

Согласно этому положенію, компанія получила исключительное право на постройку дороги съ тѣмъ, чтобы въ продолженіе первыхъ десяти лѣтъ, по выдачѣ ей привиллегіи, никто не имѣлъ права строить на означенномъ разстояніи подобной дороги, а по минованіи тѣхъ десяти лѣтъ, устроенная компаніей дорога осталась бы ея собственностью; учредителямъ компаніи или будущимъ директорамъ предоставлялось право «установленія платы за проѣздъ и провозъ по желѣзной дорогѣ», безъ всякихъ ограниченій. Первоначальный основной капиталъ компаніи соотвѣтствовалъ 3.000.000 руб. асс. въ акціяхъ, съ правомъ увеличить его, смотря

---

[1]) То же. Дѣло № 6, 1839 г., т. V. (О бумагахъ, послѣ покойнаго графа Сперанскаго найденныхъ, о желѣзныхъ дорогахъ).

[2]) Арх. М. П. С. Дѣло № 6, 1839 г. т. V. (О Бумагахъ, послѣ покойнаго графа Сперанскаго найденныхъ о желѣзныхъ дорогахъ).

[3]) Арх. М. П. С. Дѣло Канц. Д-та Ж. Д. № 5—62, 1839 г. (О сооруженіи ж. д. отъ С.-Петербурга до Царскаго Села, съ продолженіемъ до Павловска).

[4]) Тамъ же.

по надобности, еще на 500.000 руб. асс. Впослѣдствіи, по Высочайшему Указу и Уставу 12 августа 1837 года, окончательно образовавшемуся «Обществу Царскосельской желѣзной дороги» были подтверждены всѣ исключительныя права и преимущества, дарованныя положеніемъ 21 марта 1836 г. и основной капиталъ (17.500 акцій) опредѣленъ въ 3.500.000 руб. асс.

Составивъ акціонерное общество, Герстнеръ приступилъ къ работамъ и 4 апрѣля 1838 г. открылось постоянное паровозное движеніе по всей дорогѣ [1]).

Открытіе Царскосельской желѣзной дороги и вообще выяснившееся уже значеніе желѣзнодорожныхъ сообщеній для государства, промышленности и торговли вызвало со стороны правительства стремленіе стать ближе къ этому дѣлу, вслѣдствіе чего, по Высочайшему повелѣнію, въ 1839 г. были командированы въ Сѣверо-Американскіе Соединенные Штаты инженеры путей сообщенія Н. О. Крафтъ и П. П. Мельниковъ, съ порученіемъ подробно изучить постройку и эксплоатацію желѣзныхъ дорогъ, получившихъ уже въ Америкѣ достаточное распространеніе. Въ то же время, на разсмотрѣніе правительства начали поступать различныя предложенія отъ частныхъ лицъ на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, какъ вообще въ Россіи, такъ въ особенности между Москвою и Петербургомъ.

Императоръ Николай I-й, видя всю важность сооруженія желѣзной дороги между столицами, возложилъ на Комитетъ Министровъ обсужденіе проекта постройки такой дороги. Комитетъ Министровъ занимался въ продолженіе двухъ лѣтъ разработкой этого вопроса. Не смотря на благопріятныя свѣдѣнія относительно пользы и возможности постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, представленныя вернувшимися изъ Америки инженерами Мельниковымъ и Крафтомъ, Комитетъ Министровъ, значительнымъ большинствомъ голосовъ, призналъ постройку желѣзной дороги между Москвою и Петербургомъ невозможной и безполезной. Главноуправляющій путями сообщенія и п. з. графъ Толь полагалъ, что мѣстныя трудности будутъ непреодолимы, вслѣдствіе непроходимости болотъ въ Новгородской губерніи, трудности перехода черезъ Валдайскія горы и разливовъ рѣкъ, а если бы даже дорогу и удалось построить,

---

[1]) Статист. Сб. М. П. С., вып. II, изд. 1878 г.

то наши морозы и снѣга будутъ препятствовать движенію по ней; кромѣ того, графъ Толь находилъ, что «внутренняя торговля нуждается лишь въ дешевизнѣ доставки, а не въ скорости» [2]) и потому предпочиталъ между столицами водное сообщеніе. Министръ Финансовъ опасался чрезвычайныхъ разсходовъ на сооруженіе дороги и сомнѣвался въ доходности ея. Въ то же время, инженеръ генералъ Дестремъ читалъ лекціи о безполезности вообще желѣзныхъ дорогъ въ Россіи.

1 февраля 1842 года на послѣднемъ засѣданіи Комитета Министровъ присутствовалъ Императоръ Николай I.

Выслушавъ мнѣнія Министровъ, Государь рѣшительно заявилъ, что находитъ вполнѣ возможнымъ устройство желѣзной дороги между столицами и повелѣваетъ немедленно приступить къ ея сооруженію.

Отъ того же числа послѣдовалъ Высочайшій указъ, въ коемъ, между прочимъ, было выражено:

«Признавъ за благо даровать отечеству Нашему сообщеніе, котораго устроеніе хотя и было сопряжено съ значительными расходами, но обѣщаетъ Государству выгоды многоразличныя и соединитъ обѣ столицы какъ бы воедино, Мы положили возвести оную на счетъ казны, дабы удержать постоянно въ рукахъ Правительства и на пользу общую сообщеніе, столь важное для всей промышленной и дѣятельной жизни Государства».

Въ то же время для завѣдыванія сооруженіемъ этой дороги былъ учрежденъ особый Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Наслѣдника Цесаревича Александра Николаевича. При Комитетѣ была строительная комиссія и канцелярія.

Въ томъ же 1842 году были произведены изысканія съ цѣлью опредѣлить по возможности кратчайшее направленіе, для чего въ началѣ были сдѣланы попытки, хотя и неуспѣшныя, отыскать просѣку, сдѣланную еще при Петрѣ Великомъ по совершенно прямому направленію между двумя столицами. Были сдѣланы изысканія по двумъ направленіямъ: 1) отъ Петербурга на Вышній-Волочекъ, по направленію, близкому къ прямому, съ переходомъ черезъ р. Волховъ у Соснинской пристани, и 2) отъ Петербурга

---

[2]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отч. Главноупр. П. С. и П. З. кн. № 87.

съ большимъ отклоненіемъ отъ прямой на Новгородъ и Вышній-Волочекъ. При сравненіи обоихъ направленій оказалось, что линія на Новгородъ, помимо своего большаго протяженія, проходитъ по мѣстности болѣе трудной и волнистой, чѣмъ въ первомъ направленіи.

Въ виду разногласій, возникшихъ въ Комитетѣ по поводу выбора одного изъ вышеназванныхъ направленій, былъ составленъ подробный докладъ относительно обоихъ направленій и представленъ на Высочайшее усмотрѣніе.

Государь, разсмотрѣвъ докладъ, положилъ резолюцію: «Дорогу устроить по прямому направленію, ибо не нахожу ни одной уважительной причины вести ее на Новгородъ, который не лишится тѣхъ выгодъ, которыми нынѣ пользуется» [1]).

Такимъ образомъ вопросъ былъ рѣшенъ и линія прошла стрѣлой между столицами.

Сооруженіе желѣзнодорожныхъ линій еще не было отнесено къ кругу дѣятельности вѣдомства путей сообщенія. Графъ Толь принималъ участіе въ разработкѣ вопросовъ, касающихся желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи, лишь какъ представитель отдѣльнаго вѣдомства и членъ Комитета Министровъ. Графъ Толь умеръ 23 апрѣля 1842 года и присоединеніе цѣлой новой отрасли государственной дѣятельности къ Главному Управленію путями сообщенія и публичныхъ зданій, состоялось уже при его преемникѣ.

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отчетъ Главноупр. П. С. и П. З. 1842 г.

IX.

Одновременно съ назначеніемъ на должность Главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями графа Петра Андреевича Клейнмихеля, 11 августа 1842 г., послѣдовалъ слѣдующій Высочайшій Указъ: «Признавая полезнымъ и удобнымъ предназначенное Указомъ Нашимъ 1 февраля сего года устройство С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги присоединить къ Главному Управленію путями сообщенія и публичными зданіями въ томъ уваженіи, что непосредственно къ кругу обязанностей сего Управленія принадлежитъ предпринятое сооруженіе, какъ въ настоящее время, при совершеніи онаго, такъ и впослѣдствіи при дальнѣйшемъ его въ Имперіи распространеніи,—Повелѣваемъ:

«Для распоряженій по сооруженію означенной дороги и вообще для управленія и исполненія всего, до желѣзныхъ дорогъ относящагося, образовать въ Главномъ Управленіи путей сообщенія и публичныхъ зданіяхъ особый Департаментъ, которому именоваться Департаментомъ Желѣзныхъ Дорогъ». Директоромъ Департамента желѣзныхъ дорогъ былъ назначенъ дѣст. ст. сов. Фишеръ.

Такимъ образомъ къ Главному Управленію была присоединена новая отрасль государственной дѣятельности и соотвѣтственно создано новое учрежденіе для завѣдыванія ею [1]).

Тѣмъ же Указомъ повелѣвалось учредить на время постройки дороги, при Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ особую комиссію для разсмотрѣнія предположеній, проектовъ и смѣтъ по части технической и искусственной.

Всѣ же дѣла, превышающія власть Главноуправляющаго должны были вноситься въ Высочайше утвержденный 1 февраля 1842 г.

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 68, 1842 г.

Комитетъ С.-Петербургско-Московской желѣзной дороги [1]). Дѣла по этому Комитету производились въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ и Директоръ Департамента былъ вмѣстѣ съ тѣмъ и Управляющимъ дѣлами Комитета.

Ближайшимъ помощникомъ Директора по управленію Департаментомъ являлся Вице-директоръ. Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ составляли четыре отдѣленія и канцелярія. Канцелярія состояла изъ правителя канцеляріи, секретаря и его помощника, журналиста и его помощника. Четыре отдѣленія Департамента носили наименованія: искусственнаго, хозяйственнаго, счетнаго и чертежной; первыми двумя завѣдывали начальники отдѣленія, имъ въ помощь по два столоначальника и четыре помощника столоначальника. Въ счетномъ, помимо начальника отдѣленія, состояли: старшій бухгалтеръ, 2 младшихъ бухгалтера, 2 ихъ помощника, старшій контролеръ, 2 младшихъ контролера и 2 счетныхъ чиновника. Въ чертежной: начальникъ чертежной, 2 старшихъ и 4 младшихъ офицера для занятій, 2 чертежника и 8 кондукторовъ. Кромѣ того, вообще по Департаменту состояли: чиновникъ особыхъ порученій, старшій и два младшихъ архитектора, казначей, онъ же экзекуторъ, его помощникъ, 2 чиновника для иностранной переписки, переводчикъ и нужное число писарей, сторожей и пр. На содержаніе Департамента было ассигновано по 63.072 руб. въ годъ. Деньги эти отпускались изъ Государственнаго Казначейства въ счетъ суммъ, назначенныхъ на сооруженіе С.-Петербургско-Московской желѣзной дороги [2]).

Состоящая до сего при Комитетѣ С.-Петербургско-Московской желѣзной дороги строительная комиссія и ея канцелярія были упразднены и чиновники перечислены въ Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ.

Одновременно съ этимъ былъ учрежденъ и аудиторіатъ Главнаго Управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій для ревизіи и рѣшенія судебныхъ и слѣдственныхъ дѣлъ о военныхъ чинахъ Корпуса Инженеровъ путей сообщенія и принадлежащихъ къ нему командъ. Этимъ положеніемъ упразднялось существовавшее (съ 5 августа 1825 г.) при Штабѣ Корпуса судное отдѣленіе.

Присутствіе аудиторіата составляли Предсѣдатель и 4 члена. Предсѣдателемъ былъ Товарищъ Главноуправляющаго, начальникъ

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 68, 1842 г.

[2]) Тамъ же.

штаба непремѣннымъ членомъ, а три остальныхъ члена назначались Высочайшими Указами, по представленію Главноуправляющаго. Для дѣлопроизводства учреждалась Канцелярія въ составѣ оберъ-аудитора, двухъ аудиторовъ и 4 писарей. Порядокъ производства дѣлъ былъ опредѣленъ согласно существовавшему въ Генералъ-Аудиторіатѣ Военнаго Министерства [1]).

Затѣмъ было приступлено къ преобразованію Центральнаго Управленія. 29 октября того же года послѣдовало Высочайше утвержденное «Положеніе о преобразованіи Особенной Канцеляріи Главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями, перваго и втораго Департаментовъ сего Управленія, съ упраздненіемъ хозяйственнаго комитета [2])».

По кругу своихъ обязанностей оба эти Департамента, какъ образовавшіеся изъ одного Департамента Путей Сообщенія, соединяли въ себѣ часть искусственную и хозяйственную, а второй Департаментъ вѣдалъ и дѣла общія и дѣла личнаго состава мѣстъ, подвѣдомственныхъ Управленію. Такимъ образомъ дѣла однородныя были раздѣлены въ частяхъ Управленія, послѣдствіемъ чего неизбѣжно являлись увеличеніе дѣлопроизводства и замедленіе въ разрѣшеніи дѣлъ. Въ устраненіе этого, признано было полезнымъ отдѣлить искусственную часть отъ хозяйственной и сосредоточить въ первомъ Департаментѣ всѣ предметы по искусственной части, съ переименованіемъ его въ Департаментъ искусственныхъ дѣлъ, а дѣла по хозяйственной части были ввѣрены второму Департаменту, который, вмѣстѣ съ тѣмъ, переименовывался въ Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ, съ упраздненіемъ хозяйственнаго комитета; дѣла общаго характера были отнесены къ особенной Канцеляріи Главноуправляющаго, а дѣла личнаго состава къ Штабу. При этомъ, составъ Штаба былъ увеличенъ двумя должностями столоначальниковъ и двухъ ихъ помощниковъ, съ соотвѣтствующимъ количествомъ писарей изъ кантонистовъ. За Канцеляріею Главноуправляющаго было оставлено наименованіе «Особенной Канцеляріи» но составъ ея, по случаю передачи въ ея вѣдѣніе изъ веннаго вѣдомства (4 сентября того же года) телеграфной части, усиленъ чиновниками и писарями. Что касается обязанностей Особенной Канце-

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 8, 1842 г.
[2]) Тоже Дѣло Особен. Канц. № 34, 1842 г.

ляріи, то къ предметамъ ея вѣдомства были отнесены: 1) дѣла по опредѣленію, увольненію и назначенію къ должностямъ начальствующихъ лицъ частей Главнаго Управленія, чиновниковъ особыхъ порученій при Главноуправляющемъ и чиновниковъ Канцеляріи; 2) дѣла, требующія общихъ распоряженій по всѣмъ или нѣкоторымъ Департаментамъ и тѣ, которыя по свойству своему не принадлежатъ ни къ одному изъ Департаментовъ; 3) дѣла, тайнѣ подлежащія; 4) дѣла, ни малѣйшаго отлагательства не терпящія; 5) дѣла о наградахъ по Главному Управленію; 6) дѣла по телеграфической части, и 7) вообще дѣла по особому назначенію Главноуправляющаго.

Независимо сего, на Канцелярію возлагалось также: а) составленіе годоваго отчета Государю Императору по вѣдомству Главнаго Управленія; б) храненіе подлинныхъ Высочайшихъ Указовъ и объявленіе оныхъ, а равно и Указовъ Правительствующаго Сената, къ общему свѣдѣнію и руководству по вѣдомству Главнаго Управленія; в) представленіе ежемѣсячныхъ вѣдомостей о послѣдовавшихъ Высочайшихъ повелѣніяхъ; г) представленіе ежемѣсячныхъ докладовъ о происшествіяхъ по вѣдомству Главнаго Управленія и о движеніи судоходства въ Имперіи; д) веденіе общаго журнала всѣмъ бумагамъ, поступающимъ на имя Главноуправляющаго и распредѣленіе ихъ по Департаментамъ.

Личный составъ Особенной Канцеляріи былъ опредѣленъ изъ Директора, 3 секретарей, 3 ихъ помощниковъ, журналиста съ помощникомъ, переводчика, одного канцелярскаго чиновника перваго разряда и одного—второго и 8 писарей изъ кантонистовъ. Въ штатъ канцеляріи были включены также чиновники особыхъ порученій: два V класса, два VI класса и два VIII класса.

Два вновь образованные Департамента имѣли слѣдующій составъ: Департаментъ Искусственныхъ Дѣлъ состоялъ изъ пяти отдѣленій и Канцеляріи. Департаменту Искусственныхъ Дѣлъ [1]) было поручено устройство существующихъ и улучшеніе новыхъ шоссейныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній, всѣ распоряженія и мѣропріятія по этой части, а также всѣ техническіе предметы судоходства и распоряженія къ успѣшному движенію его. Кромѣ того, Департаментъ долженъ былъ

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 34, 1842 г.

заботиться о содержаніи въ исправномъ состояніи всѣхъ гидравлическихъ сооруженій, слѣдить за всѣмъ тѣмъ, что въ искусственномъ отношеніи принадлежитъ до устройства городовъ и вообще строительной части въ Имперіи. Образованная при Департаментѣ Канцелярія вѣдала: дѣла по личному составу Департамента и дѣла общія по заготовленію канцелярскихъ принадлежностей Департамента и отчетность въ суммѣ, на Департаментъ отпускаемой, а также и изданіе журнала Министерства Путей Сообщенія.

Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ [1]) состоялъ изъ 4 отдѣленій канцеляріи и казначейской части; кромѣ того, при этомъ Департаментѣ было учреждено Общее Присутствіе изъ Вице-Директора и 3-хъ членовъ. Къ кругу вѣдомства Департамента Хозяйственныхъ Дѣлъ были отнесены всѣ распоряженія, разсчеты и взысканія по подрядамъ, поставкамъ и заготовленіямъ строительныхъ и другихъ предметовъ и наблюденіе за правильнымъ и успѣшнымъ выполненіемъ всѣхъ мѣропріятій по сей части, разсмотрѣніе возникающихъ по подряднымъ дѣламъ вопросовъ, представленій и просьбъ, равно пріемъ, храненіе и отпускъ суммъ, ассигнованныхъ на работы и штатное содержаніе всѣхъ мѣстъ и лицъ вѣдомства путей сообщенія и публичныхъ зданій, при чемъ Департаментъ долженъ былъ наблюдать также за сбереженіемъ и правильнымъ употребленіемъ суммъ подвѣдомственными мѣстами и лицами, распоряженіе о продажѣ остающихся отъ построекъ матеріаловъ и инструментовъ, веденіе счетоводства и составленіе отчетовъ о суммахъ, Департаменту ввѣряемыхъ. Въ Канцеляріи Департамента производились тѣ же общія дѣла, какъ и по Канцеляріи Искусственныхъ Дѣлъ, и сверхъ того дѣла по Общему Присутствію. Обязанности сего послѣдняго были опредѣлены: въ разсмотрѣніи предварительныхъ условій подрядовъ, въ производствѣ торговъ на подряды, въ опредѣленіи мѣръ и способовъ къ выгоднѣйшему заготовленію строительныхъ потребностей; въ разсмотрѣніи торговъ, совершенныхъ въ окружныхъ Правленіяхъ и губернскихъ Строительныхъ Комиссіяхъ; въ разсмотреніи договоровъ, заключенныхъ на работы и поставки въ мѣстныхъ управленіяхъ и въ опредѣленіи мѣръ къ производству работъ въ случаѣ неисправности подрядчиковъ; въ разсмотрѣніи жалобъ

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 32, 1842 г.

по подрядамъ; въ ежемѣсячномъ свидѣтельствѣ суммъ, хранящихся въ казначействѣ Департамента Хозяйственныхъ Дѣлъ и разсмотрѣніи и повѣркѣ денежныхъ отчетовъ Департамента.

Общій Архивъ Главнаго Управленія, находившійся до сего въ завѣдываніи втораго Департамента, при этомъ преобразованіи былъ подчиненъ Штабу Корпуса Путей Сообщенія и содержаніе его отнесено на счетъ остатковъ суммъ Штаба.

Вслѣдъ за симъ 26 ноября 1842 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе о преобразованіи и послѣдняго учрежденія Главнаго Управленія—Комиссіи проектовъ и смѣтъ.

Какъ сказано въ означенномъ Высочайшемъ повелѣніи: «Комиссія, воспріявъ свое начало въ 1820 г. и получивъ съ того времени многія измѣненія», состояла большею частью изъ прикомандированныхъ офицеровъ и не имѣла «ни опредѣлительнаго штата ни положительныхъ для круга обязанностей ея правилъ». Комиссія эта была переименована въ «Департаментъ разсмотрѣнія проектовъ и смѣтъ» Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, въ составѣ Канцеляріи, 2 отдѣленій, чертежной и депо картъ и плановъ. Обязанности новаго Департамента заключались: въ разсмотрѣніи всѣхъ проектовъ и смѣтъ по части путей сообщенія и строеній гражданскихъ и въ составленіи полнаго собранія картъ всѣмъ путямъ и системамъ сообщенія въ Россіи, какъ водянымъ, такъ и сухопутнымъ, со всѣми ихъ сооруженіями и такого же собранія фасадовъ и чертежей гражданскихъ зданій вѣдомства путей сообщенія [1]).

Въ слѣдующемъ же 1843 г., 4 февраля, при Главномъ Управленіи былъ еще организованъ Департаментъ ревизіи отчетовъ [2]). Штатъ Департамента былъ опредѣленъ изъ общаго присутствія, канцеляріи и четырехъ отдѣленій, въ томъ числѣ одно техническое, два контрольныхъ и одно бухгалтерское. Въ Департаментѣ этомъ сосредоточивалось повѣрка всей отчетности по Главному Управленію, какъ въ денежныхъ и вещественныхъ капиталахъ, такъ и въ употребленіи рабочихъ средствъ на производство сооруженій. Отчеты эти окончательно утверждались Общимъ Присутствіемъ, на обязанности котораго лежало также и составленіе генераль-

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 38, 1842 г.
[2]) Тоже. Дѣло Особен. Канц. № 33, 1842 г.

ныхъ отчетовъ обо всѣхъ вообще оборотахъ капитала въ Управленіи, для представленія Государственному Контролеру.

Образованіемъ этого Департамента былъ рѣшенъ для Главнаго Управленія давній административный вопросъ о возможности изъять ревизіонную часть отъ зависимости распорядительныхъ частей, состоящихъ съ нею подъ однимъ начальствомъ.

Что касается строительной части, то Указомъ 11 августа 1842 г. были переданы Главному Управленію строительные комитеты по устройству губернскихъ городовъ, находившіеся дотолѣ въ вѣдѣніи Военнаго Министерства по Департаменту Военныхъ Поселеній, въ городахъ: Архангельскѣ, Новгородѣ, Твери, Владимірѣ, Ярославлѣ, Нижнемъ-Новгородѣ, Казани, Саратовѣ, Калугѣ, Тулѣ, Орлѣ, Харьковѣ, Кіевѣ и Тифлисѣ. Но такъ какъ въ тѣхъ же городахъ, въ непосредственномъ вѣдѣніи Главнаго Управленія, находились строительныя комиссіи, обязанностикоторыхъ были совершенно однородны съ обязаннотями комитетовъ, то 27 числа того же мѣсяца комитеты были упразднены совсѣмъ.

Помимо этихъ комитетовъ, 8 октября, были присоединены къ Главному Управленію 2 находящіеся въ С.-Петербургѣ комитета: гидравлическихъ и городскихъ строеній; первый наблюдалъ «исправленіе и постепенное введеніе надлежащей въ строеніи всѣхъ частей города правильности», а второй завѣдывалъ работами, произведенными изъ городскихъ доходовъ [1]).

Впослѣдствіи, именно одновременно съ преобразованіемъ округовъ, и эти комитеты были упразднены, а ихъ обязанности возложены на I округъ путей сообщенія.

Помимо реорганизаціи центральныхъ учрежденій, мѣстные органы правленія равнымъ образомъ подвергались измѣненію [2]).

Въ 1844 г., по Высочайше одобренному 2 іюля 1843 г. предположенію о преобразованіи округовъ путей сообщенія и временному штату, мѣстныя управленія получили устройство, сохранившееся въ главныхъ чертахъ и до настоящаго времени.

По этому предположенію образовано было первоначально 12 округовъ, въ которые вошли губерніи Европейской Россіи и Кавказъ, но не включены: Финляндія, Сибирь и Царство Польское.

---

²) Арх. М. П. С. Дѣло Ос. Канц. № 32. 1842 г.

Въ соотвѣтствіе съ существующею въ то время организаіцею Департаментовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, въ окружныхъ Правленіяхъ часть хозяйственная отдѣлена отъ искусственной и производство дѣлъ каждой изъ сихъ частей и вообще всего Правленія возложено на особые по штату опредѣленныя отдѣленія и канцелярію. Управленіе же округами во всѣхъ частяхъ сосредоточивалось въ Общемъ Присутствіи.

Для производства работъ и для надзора за сооруженіемъ и судоходствомъ округа раздѣлены на отдѣленія, а эти послѣднія на дистанціи. Отдѣленія поручены начальникамъ отдѣленій и ихъ помощникамъ, а дистанціи—начальникамъ дистанцій.

По этому же положенію 1843 г. для производства работъ, надзора за сохранностью сооруженій и за судоходствомъ и для службы на шоссейныхъ заставахъ были учреждены, взамѣнъ мастерскихъ бригадъ и полицейскихъ командъ, военно-рабочія роты, комплектовавшіяся изъ нижнихъ чиновъ военнаго вѣдомства. Число этихъ ротъ доходило до 52 съ 10.400 рядовыхъ и 520 унтеръ-офицеровъ.

Высочайше утвержденное 2 іюля 1843 г. предположеніе о преобразованіи округовъ путей сообщенія было приведено въ исполненіе съ января 1844 г., въ видѣ опыта, на два года. Затѣмъ, по всеподданнѣйшимъ докладамъ Главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями, 10 января 1846 г. [2]), 8 января 1848 г. и 19 января 1850 г., послѣдовали Высочайшія повелѣнія объ отсрочкѣ представленія окончательнаго положенія каждый разъ еще на два года. Необходимость этихъ отсрочекъ во всѣхъ указанныхъ случаяхъ мотивировалась тѣмъ, что «окончаніе опыта зависитъ отъ устройства новыхъ сухопутныхъ и водяныхъ путей, во многихъ пунктахъ и на значительномъ пространствѣ предназначенныхъ и частью уже приведенныхъ въ исполненіе». Срокъ, назначенный Высочайшимъ повелѣніемъ 1850 г. для представленія окончательнаго положенія о преобразованіи округовъ путей сообщенія (1 января 1852 г.), наступилъ и новый отсрочки гра-

---

[1]) Окружныя Правленія были тогда учреждены: I округа—въ Спб., II—въ Вытегрѣ, III—въ Вышнемъ-Волочкѣ, IV—въ Москвѣ, V—въ Ярославлѣ, VI—въ Казани,—VII—въ Саратовѣ, VIII—въ Тифлисѣ, IX—въ Екатеринославѣ, X—въ Кіевѣ, XI—въ Могилевѣ и XII—въ Ригѣ.

[2]) Арх. М. П. С. Дѣло Ос. Канц. № 8, 1846 г.

фомъ Клейнмихелемъ испрашиваемо не было, но въ этомъ же же году затребовано было отъ округовъ представленіе данныхъ для разработки окончательнаго Положенія, которое однако не получило осуществленія.

Какъ выше сказано, Царство Польское не вошло въ составъ округовъ, при преобразованіи 1843 г.; Управленіе водяными и сухопутными сообщеніями Царства Польскаго составляло отдѣльную отрасль администраціи до Высочайшаго Указа 5 декабря 1846 г., коимъ управленіе это было преобразовано въ XIII округъ путей сообщенія [1]). Округъ этотъ былъ поставленъ въ прямую зависимость отъ Намѣстника Царства Польскаго, при чемъ, однако, Намѣстникъ долженъ былъ сообщать Главноуправляющему путями сообщенія и публичным изданіями, для всеподданнѣйшихъ докладовъ, обо всемъ, что требовало Высочайшаго разрѣшенія или утвержденія.

Въ тѣ же условія по отношенію къ Намѣстнику Кавказскаго края былъ поставленъ и VIII округъ путей сообщенія съ губернскими строительными комиссіями.

Въ періодъ преобразованія Округовъ дороги грунтовыя, почтовыя и торговыя находились подъ управленіемъ Министерства Внутреннихъ Дѣлъ. Для завѣдыванія ими были учреждены въ губерніяхъ дорожныя комиссіи, но недостатокъ въ техникахъ являлся для губернскихъ начальниковъ постояннымъ и неизбѣжнымъ препятствіемъ къ успѣшному и прочному исправленію и сооруженію дорогъ. Въ виду неразрывной связи дорожнаго управленія съ прямыми обязанностями вѣдомства путей сообщенія, завѣдываніе этими дорогами было передано Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, и Высочайшимъ Указомъ 28 апрѣля 1849 г. дорожныя комиссіи были присоединены къ строительнымъ комиссіямъ.

При такомъ развитіи дѣятельности вѣдомства естественно явился недостатокъ въ техникахъ. Сооруженіе публичныхъ зданій и устройство городовъ въ Имперіи требовало большого числа архитекторовъ. Существовавшее при Главномъ Управленіи съ 1841 г. архитекторское училище, какъ по малочисленности воспитанниковъ, такъ и по одностороннему образованію, не могло удовлетворять этой потребности.

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Ос. Канц. № 11, 1846 г.

Въ той же степени не удовлетворяло и другое учебное заведеніе—училище гражданскихъ инженеровъ, учрежденное въ 1832 г. и имѣвшее своимъ назначеніемъ подготовлять собственно дорожныхъ инженеровъ. Въ виду этого, Высочайшимъ Указомъ 17 декабря 1842 г., оба эти училища были соединены въ одно подъ наименованіемъ «строительное училище Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичными Зданіями» [1]). Цѣлью новаго училища было приготовлять строителей всѣхъ родовъ гражданскихъ зданій и сооруженій и, не требуя отъ Правительства особыхъ издержекъ, доставить новые способы, какъ по части строительной, такъ и дорожной. Этому училищу, какъ вообще всѣмъ училищамъ Главнаго Управленія, была дана военная организація. Число воспитанниковъ было опредѣлено въ 150 человѣкъ и они составляли роту Въ программу занятій были введены строевая и фронтовая служба.

Въ училище принимались дѣти дворянъ и чиновниковъ. Воспитанники выпускались изъ училища со званіемъ архитекторскихъ помощниковъ съ чиномъ XIV и XII класса.

Одновременно съ этимъ, взамѣнъ упраздненной въ 1839 г. кондукторской школы, при пяти округахъ путей сообщенія были учреждены школы кантонистовъ для образованія писарей и кондукторовъ путей сообщенія. Школы эти находились въ Шлиссельбургѣ, Вытегрѣ, Вышнемъ-Волочкѣ, Ригѣ, Лепелѣ и Телеханахъ (при Огинской системѣ). Кромѣ того, въ 1842 г., вмѣстѣ съ переходомъ въ вѣдѣніе Главнаго Управленія телеграфной части, была принята отъ Военнаго Министерства «сигнальная школа», учрежденная въ 1841 г.

Въ воспитанники этой школы принимались дѣти изъ батальоновъ военныхъ кантонистовъ. По окончаніи курса, имъ производилось испытаніе на Кронштадтской телеграфной станціи, а затѣмъ они были зачисляемы въ телеграфическія роты Варшавской линіи.

Для общаго наблюденія за ходомъ образованія въ учебныхъ заведеніяхъ былъ учрежденъ въ ноябрѣ 1848 г. при Главномъ Управленіи Учебный Комитетъ, въ коемъ сосредоточилась вся учебная часть вѣдомства [2]). Институтъ Инженеровъ путей сообщенія также подвергся, въ свою очередь, преобразованіямъ [3]).

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Ос. Канц. № 46, 1842 г.
[2]) Арх. М. П. С. Дѣло Учебн. Ком. № 1, 1848 г.
[3]) Тоже. Дѣло Ос. Канц. № 7, 1842 и № 40, 1848 г.

Прежде всего графъ Клейнмихель придалъ Институту окончательно характеръ военно-учебнаго заведенія. Обращено было усиленное вниманіе на фронтовую службу и на всѣхъ воспитанниковъ, были распространены правила, изданныя въ 1843 г. для офицеровъ, обучающихся въ Главномъ Инженерномъ и Артиллерійскомъ училищахъ. Согласно этимъ правиламъ увольненіе офицера изъ Института допускалось лишь въ случаѣ тяжкой его болѣзни или необходимости поддерживать семейство, послѣ смерти родителей. 6 марта слѣдующаго 1846 года послѣдовалъ приказъ принимать въ Институтъ лишь потомственныхъ дворянъ и притомъ не свыше 13-ти лѣтняго возраста. 6 сентября 1847 г. было опубликовано новое положеніе объ Институтѣ. По этому положенію были учреждены: 4 класса общаго образованія, 3 класса спеціальныхъ для инженеровъ (изъ нихъ одинъ практическій) и 3 класса спеціальные для архитекторовъ (изъ нихъ одинъ практическій). Въ двухъ высшихъ инженерныхъ классахъ слушали курсъ по прежнему прапорщики и подпоручики. Но черезъ 2 года, а именно 13 іюня 1849 г., было Высочайше утверждено новое положеніе. Поэтому положенію Институтъ во всемъ сравненъ съ военно-учебными заведеніями. Штатное число воспитанниковъ опредѣлено: казеннокоштныхъ 150, своекоштныхъ 100; послѣдніе уплачивали по 350 р. въ годъ. Воспитанники дѣлились на двѣ роты: строевую и резервную, въ каждой по 125 кадетъ. Въ составѣ Института положено: Директоръ и его помощникъ, 2 ротныхъ командира, 10 ротныхъ офицеровъ, 2 каптенармуса, 5 барабанщиковъ, 2 горниста и 4 дядьки. Хозяйственной частью завѣдывалъ полиціймейстеръ.

При Институтѣ были учреждены еще 2 комитета (оба подъ предсѣдательствомъ Директора Института)—Воспитательный—изъ помощника директора, инспектора классовъ, ротныхъ командировъ и законоучителя и Хозяйственный—изъ помощника директора, инспектора классовъ, ротныхъ командировъ и завѣдывающаго хозяйственною частью Института, полиціймейстера.

X.

Вновь образованному учрежденію, Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ, а съ нимъ и Главному Управленію предстояла трудная задача. Главное управленіе приступало къ сооруженію С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги, среди всеобщаго недовѣрія къ пользѣ этого предпріятія, не имѣя ни достаточнаго числа техниковъ-спеціалистовъ, ни заводовъ, для оборудованія необходимыхъ принадлежностей. Изъ русскихъ инженеровъ только весьма немногіе прониклись сознаніемъ необходимости этого пути. Въ числѣ ихъ былъ вернувшійся изъ Америки инженеръ Мельниковъ, впослѣдствіи Министръ Путей Сообщенія. Мельниковъ былъ назначенъ однимъ изъ строителей дороги, именно ея сѣверной половины. Императоръ Николай I-й видѣлъ это недовѣріе къ предпринятому сооруженію и среди общества и въ административныхъ сферахъ, но глубокоубѣжденный въ правотѣ и вѣрности Своего взгляда на желѣзнодорожное дѣло считалъ Своимъ долгомъ по отношенію къ Россіи поспѣшить постройкою дороги.

Убѣжденіе въ правильности Своихъ сужденій и пониманіе общественнаго настроенія Государь между прочимъ, ясно обнаружилъ въ слѣдующихъ словахъ, сказанныхъ имъ Мельникову, когда онъ, какъ одинъ изъ строителей дороги, представлялся Государю [1]):

«Мы терпимъ отъ избытка разстояній. Я смотрю на сближеніе Петербурга съ Москвою, какъ на дѣло великой государственной важности; какія бы ни были намѣренія Великаго Петра при основаніи Петербурга, но время и обстоятельства сдѣлали изъ Петербурга резиденцію Русскихъ Государей, главный Правительственный центръ и одинъ изъ самыхъ большихъ портовъ

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отч. М. П. С. Мельникова 1862—1869 г. г.

Европы. Съ другой стороны, Москва по положенію своему есть естественный центръ Государства, средоточіе его внутренняго движенія, можно сказать, всей внутренней жизни Россіи, и поэтому всякое сближеніе этихъ двухъ столицъ должно быть достигнуто для пользы отечества, съ какими бы то ни было денежными пожертвованіями. Желѣзная дорога разрѣшаетъ этотъ вопросъ сближенія, сокращая почти втрое противъ обыкновенныхъ путей, время и стоимость переѣзда и перевозки и потому желѣзная дорога между этихъ пунктовъ должна существовать. Я рѣшилъ ей быть противъ мнѣнія большинства призванныхъ Мною на Совѣтъ и надѣюсь, что потомство оправдаетъ Мое рѣшеніе».

Эти слова Государя лучше всего характеризуютъ Его отношеніе къ дѣлу желѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Императору Николаю Павловичу суждено было Самому убѣдиться черезъ нѣсколько лѣтъ, какъ оправдались Его слова.

Вмѣстѣ съ производствомъ изысканій вѣдомство озаботилось приступить и къ заготовленію необходимыхъ матеріаловъ.

Для этой цѣли Главное Управленіе вошло въ сношенія съ заграничными фирмами: механику Росъ-Уайненсу въ Балтиморѣ былъ заказанъ образцовый паровозъ и другой такой же паровозъ былъ заказанъ въ Англіи у Манчестерскаго механика Шарпа. Рельсы также были заказаны въ Англіи на заводѣ Гестъ и К°. Не смотря на покровительство Правительства и желаніе Государя, выдѣлать потребное количество рельсовъ въ Россіи оказалось совершенно невозможнымъ. Хотя въ виду выгодности условій, предложенныхъ заводамъ, въ цѣляхъ поощренія внутренней промышленности, и составилось общество русскихъ горнозаводчиковъ, но они едва успѣли поставить въ періодъ времени до 1850 г. 50.000 пудовъ рельсовъ [1]).

Въ 1850 г. казенный чугунно-плавильный заводъ (нынѣ Путиловскій), на 3 верстѣ Петергофской дороги, былъ предоставленъ на 25 лѣтъ въ частное владѣніе для приспособленія его къ выдѣлкѣ рельсовъ.

Подвижной составъ предполагалось изготовлять на Александровскомъ механическомъ заводѣ, для чего были выписаны изъ Америки техники.

---

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. отчетъ по вѣдомству п. с. за 25-лѣтіе царствованія Императора Николая 1.

Вмѣстѣ съ этимъ были приняты мѣры для подготовленія механиковъ для Главнаго Управленія. Для этой цѣли Главное Управленіе содержало въ горной технической школѣ 30 пансіонеровъ, преимущественно изъ кантонистовъ, съ платою за каждаго по 250 руб. въ годъ.

Въ 1843 г., на устройство С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и содержаніе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ было отпущено 7.237.600 руб.

Къ этому времени изысканія были закончены и линія дороги нанесена на карту, принятую по Высочайшемъ утвержденіи 14 апрѣля 1843 г. къ руководству при постройкѣ [1]).

По мѣрѣ окончанія работъ на отдѣльныхъ участкахъ дороги началось опытное паровозное движеніе, сперва исключительно служебное, а затѣмъ постоянное для публики. Служебное движеніе началось лѣтомъ 1846 г., на соединительной вѣтви между Петербургомъ и Александровскимъ заводомъ, и вскорѣ затѣмъ на главной линіи до ст. Колпино. 7 и 8 сентября 1850 г. Государь лично осматривалъ работы. Прибывъ въ коляскѣ въ Вышній-Волочекъ, Государь въ особо приготовленномъ Императорскомъ поѣздѣ проѣхалъ до Твери и далѣе до Кольцова, гдѣ оканчивалась укладка пути.

1 ноября 1851 г. С.-Петербурго-Московская желѣзная дорога была открыта для общественнаго пользованія на всемъ своемъ протяженіи.

Въ 1855 г., 8 сентября, состоялось Высочайшее повелѣніе о наименованіи С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги «*Николаевскою*». Въ Высочайшемъ повелѣніи, между прочимъ, было сказано, «что путь этотъ по своему устройству достоинъ носить имя Высочайшаго Основателя его».

Постройка дороги производилась на счетъ внутреннихъ и внѣшнихъ займовъ и стоимость ея опредѣлилась на версту, приблизительно, около 126.000 руб. [2]).

Въ первый же годъ открытія движенія было перевезено пассажировъ 780.154; товара 10.251.916 пудовъ и выручено чистаго дохода 1.651.309 руб. 28 коп.

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отч. Гл. Упр. за 1843 г.

[2]) Тоже. Всеподд. отч. М. П. С. Мельникова 1862—1869 гг.

Постройка С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги продолжалась слишкомъ 8 лѣтъ и стоимость ея значительно превосходила стоимость подобныхъ сооруженій за границей. Это объясняется тѣми исключительными обстоятельствами, при которыхъ строилась дорога; кромѣ того, путь былъ устроенъ двойной. Всѣ эти условія, въ связи съ пустынной и болотистою мѣстностью, по которой она проходитъ на значительномъ протяженіи, конечно, увеличили стоимость сооруженія. Тѣмъ не менѣе опытъ сооруженія этой дороги послужилъ основаніемъ тому убѣжденію, что система казенной постройки желѣзныхъ дорогъ въ Россіи невозможна. Съ другой стороны значительные займы, заключенные правительствомъ для сооруженія дороги, ея чрезвычайно высокая поверстная стоимость и медленность постройки утвердили въ обществѣ мнѣніе, что подобное дѣло немыслимо для частныхъ лицъ. Такимъ образомъ правительство, находя систему казенной постройки не выгодной не могло разсчитывать и на содѣйствіе частныхъ капиталовъ, а между тѣмъ развитіе цѣлой желѣзнодорожной сѣти на западѣ Европы ясно уже указало ту роль, которую эти улучшенные пути сообщенія должны играть въ общемъ прогрессѣ человѣчества и въ особенности у насъ въ Россіи, гдѣ обширныя пространства, не связанные между собою никакими естественными путями, представляютъ громадныя препятствія къ улучшеніямъ всякаго рода. Кромѣ того обращало на себя вниманіе стратегическое значеніе желѣзныхъ дорогъ. Въ виду этого, правительство не могло остановиться въ дѣлѣ дальнѣйшаго сооруженія желѣзныхъ дорогъ и 15 февраля 1851 г. состоялось Высочайшее повелѣніе о сооруженіи С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги [1]). Къ этому времени (1848 г.) уже была, между прочимъ, закончена постройка Варшавско-Вѣнской желѣзной дороги. Начальникомъ работъ по постройкѣ С.-Петербурго-Варшавской желѣзной дороги былъ назначенъ Товарищъ Главноуправляющаго путями сообщенія и публичными зданіями инженеръ Герстфельдтъ [2]).

Впрочемъ на постройку этой дороги правительствомъ было затрачено не болѣе 18 мил. руб., такъ какъ военныя дѣйствія въ 1853 г. помѣшали продолженію работъ; постройка дороги по

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Д-та Ж. Д. № 3012; 1851 г.

[2]) Тамъ же.

открытіи въ этомъ году движенія между Петербургомъ и Гатчиною на этомъ и остановилось.

Помимо этого, требовала большихъ работъ по своему устройству другая часть—телеграфная.

Первые телеграфы въ Россіи, оптическіе, находившіеся въ завѣдываніи Военнаго Министерства, по Департаменту Военныхъ Поселеній были учреждены въ 1824 г., въ видѣ опыта, между С.-Петербургомъ и Шлиссельбургомъ, для передачи свѣдѣній о движеніи судоходства по Ладожскому каналу. Но въ 1836 г. эта линія была упразднена. Въ 1833 г. состоялось Высочайшее повелѣніе объ устройствѣ оптическаго телеграфа отъ С.-Петербурга до Кронштадта, каковой и былъ законченъ въ 1834 г. Затѣмъ военное вѣдомство приступило къ устройству оптическаго телеграфа отъ С.-Петербурга до Варшавы. Линія эта, состоящая изъ 146 станцій, была закончена къ 1846 г. Оптическіе телеграфы строились въ видѣ широкихъ башенъ, съ вращающимися сигналами на верху. Въ ночное время сигналы подавались фонарями съ рефлекторами. Такіе телеграфы служили исключительно нуждамъ правительства и частныя лица не имѣли права ими пользоваться. Все несовершенство подобныхъ оптическихъ телеграфовъ очевидно; въ сильный дождь или туманъ сигналы были почти незамѣтны; кромѣ того, телеграфисты постоянно сбивались въ сигнальныхъ знакахъ [1]).

Примѣненіе электромагнита къ устройству телеграфа произвело переворотъ въ этомъ дѣлѣ. Въ Россіи первый электромагнитный телеграфъ былъ проведенъ отъ Зимняго Дворца къ Главному штабу въ 1841 году по системѣ русскаго ученаго Якоби. Съ присоединеніемъ телеграфной части къ Главному Управленію Путей Сообщенія и публичныхъ зданій, въ 1842 году была проведена вторая телеграфная линія изъ Зимняго Дворца къ Главноуправляющему Путями Сообщенія и Публичными Зданіями; въ 1843 году была устроена линія Царскосельская, а въ 1846 году, начата линія С.-Петербургъ-Москва. Но эти электромагнитные телеграфные проводники, проложенные надъ землею, теряли мало-помалу свойства изоляціи. Такимъ образомъ, въ непродолжительномъ

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. отч. по Вѣд. П. С. за 25-лѣтіе царствованія Императора Николая I.

времени передача депешъ сдѣлалась невозможна. Съ появленіемъ за границею гуттаперчи на изолированіе проводниковъ выписано было для опыта новыхъ проводниковъ на 10 верстъ и, вслѣдъ затѣмъ, въ 1849 году, посланы были инженеры подполковникъ Людерсъ и штабсъ капитанъ Гетшель для осмотра существующихъ за границею электромагнитныхъ телеграфовъ. Инженеры возвратились, привезя съ собою до 30 верстъ новыхъ проводниковъ, со всѣми необходимыми инструментами; въ скоромъ времени новая линія была проведена отъ С.-Петербурга до Колпино. Но эта система подземныхъ проводниковъ не оправдалась за границею; нъ Россіи же она представлялась еще болѣе неудобной, въ виду промерзанія грунта. Вслѣдствіе этого, была избрана новая система—наружныхъ проводниковъ. Съ этого времени (начала 50-хъ годовъ) дѣло устройства въ Россіи телеграфовъ получаетъ правильное развитіе.

Въ 1854 году устроена первая воздушная, т. е. подвѣсная на столбахъ телеграфная линія между С.-Петербургомъ и Варшавою, съ вѣтвью къ Прусской границѣ на Маріамполь. Эта линія сомкнута въ Варшавѣ съ устроенною прежде вдоль Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги.

Политическія обстоятельства потребовали соединенія телеграфною проволокою прибрежныхъ городовъ Балтійскаго и Чернаго морей, и къ 1-му января 1855 года были соединены съ С.-Петербургомъ Ревель, Рига, Гельсингфорсъ, Одесса, Николаевъ и Симферополь. На 5.077 верстъ протяженія былоположено 6.862 версты телеграфныхъ проводниковъ и устроено 65 телеграфныхъ станцій. Въ 1855 г. было издано Высоч. утв. 15 января «Положеніе о пріемѣ и передачѣ телеграфныхъ депешъ по электромагнитному телеграфу». На основаніи этого положеніи, вошедшаго въ дѣйствіе съ 15 апрѣля того же года предоставлялось пользоватьси телеграфнымъ сообщеніемъ частнымъ лицамъ. 15 апрѣля 1855 года Высочайше разрѣшено предоставить электрическіе телеграфы въ частное пользованіе [1]).

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. отч. М-ра П. С. Мельникова 1862—1869 гг.

XI.

По мѣрѣ сооруженія желѣзныхъ дорогъ значеніе водяныхъ путей сообщенія должно было не только не ослабиться, но возрасти, въ виду того, что желѣзныя дороги, отвлекая отъ нихъ цѣнные грузы, привлекаютъ на нихъ грузы громоздкіе и менѣе цѣнные, для которыхъ важнѣе дешевизна доставки, чѣмъ ея скорость. Исходя изъ этого убѣжденія, по Главному Управленію П. С. и П. З. былъ принятъ рядъ мѣръ къ улучшенію судоходства на важнѣйшихъ системахъ.

На Вышневолоцкой системѣ особенныя затрудненія судоходству представляли пороги на р. Мстѣ. Протяженіе этихъ пороговъ до 30 верстъ и общее паденіе воды на этомъ пространствѣ $30^1/_2$ саж. Сила теченія была такъ велика, что пущенная съ верхняго порога барка проплывала 30-ти-верстное пространство въ 1 часъ. При такой быстротѣ хода, управленіе барками дѣлалось почти невозможнымъ, въ особенности при извилистости теченія рѣки. Для устраненія опасности движенія, на этомъ пространствѣ въ крутыхъ поворотахъ были устроены упругіе заплавы, для отклоненія удара судовъ о берега и для направленія ихъ по фарватеру.

Въ 1847 году было приступлено къ расчисткѣ въ Боровичскихъ порогахъ рѣчного дна, къ срѣзкѣ выдающихся въ рѣку косъ, засорявшихъ русло обвалами и къ устройству струеотводныхъ плотинъ [1].

Результатомъ этихъ работъ было то, что весь путь отъ Твери до Петербурга, свыше 1.000 верстъ, суда проходили въ 2 мѣсяца, съ платою за доставку по 12 коп. сер. съ пуда. Что касается Маріинской системы, имѣющей искусственныя сообщенія, отъ нижняго шлюза на Ковжѣ до послѣдняго шлюза р. Вытегры,—103 в.,

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отч. за 1847 г.

то важнѣйшее улучшеніе состояло въ сооруженіи Бѣлозерскаго канала. До того, для перехода изъ р. Шексны въ Ковжу, суда должны были переплывать черезъ Бѣлое озеро, причемъ надо было перегружать кладь изъ рѣчныхъ судовъ въ палубныя. Это крайнее неудобство, соединенное съ опасностью самаго плаванія по Бѣлому озеру, съ давняго времени представляло необходимость провести въ обходъ озера каналъ. По Высочайшему повелѣнію каналъ былъ начатъ въ 1843 году и въ августѣ 184 6года уже открытъ для судоходства. Для временной остановки судовъ и помѣщенія ихъ на зимовку устроена въ г. Бѣлозерскѣ гавань для 308 судовъ. Съ открытіемъ Бѣлозерскаго канала не только всѣ суда Маріинской системы поспѣшили воспользоваться этимъ новымъ и удобнымъ путемъ, но и многіе грузы, отправлявшіеся дотолѣ въ С.-Петербургъ другими путями, стали предпочитать Маріинскую систему, несмотря на то, что на сѣверной ея вѣтви представлялось другое препятствіе—плаваніе по Онежскому озеру. Затѣмъ въ 1845 году было приступлено къ сооруженію обходнаго канала отъ устья рѣки Вытегры до залива Онежскаго озера, называемаго Чернымъ Пескомъ. Каналъ этотъ былъ начатъ еще въ 1820 году, но доведенъ только до 19 версты. Въ 1851 году онъ былъ прорытъ еще на 45 верстъ до самаго истока рѣки Свири.

Днѣпровско-Бугскій каналъ, изъ Днѣпра въ Вислу по рѣкамъ Припяти и Бугу, также представлялся важнымъ воднымъ сообщеніемъ и требовалъ улучшеній. По этому пути направлялись продукты нашей промышленности за границу—въ Данцигъ и Кенигсбергъ, а Брестъ-Литовская крѣпость снабжалась военными и продовольственными запасами. Окончательное устройство каналъ этотъ получилъ въ 1846 г., но засуха того года указала необходимость пополнить водоподъемную систему еще 13 разборчатыми плотинами, что и было закончено въ 1847—1848 гг.

Кромѣ того, было закончено въ 1844 г., начатое въ 1825 г., соединеніе р. Москвы съ р. Волгою. Сооруженіе въ Москвѣ на Воробьевыхъ горахъ Храма Спасителя требовало большого количества матеріаловъ и доставка ихъ изъ окрестныхъ мѣстъ являлась почти невозможной, что и вызвало предположеніе продолжить Тихвинскую систему до Москвы, прорывъ каналъ для соединенія рѣки Истры, впадающей въ р. Москву, съ р. Сестрою, притокомъ рѣки

Дубны, впадающей въ Волгу. Въ этотъ же періодъ времени производились работы по улучшенію портовъ Рижскаго, Либавскаго и Виндавскаго.

Къ этому времени уже въ достаточной мѣрѣ развилось по рѣкамъ пароходство. Въ видахъ поощренія и развитія этого дѣла, 2 іюля 1843 г. былъ изданъ законъ о предоставленіи всѣмъ свободнаго права учреждать буксирное пароходство въ Имперіи.

Затѣмъ 12 января 1843 года Министромъ Финансовъ были изданы предохранительныя правила, обязательныя для всѣхъ пароходовладѣльцевъ, имѣющихъ пароходы съ машинами высокаго давленія. Такимъ образомъ, одновременно съ желѣзными дорогами развивалось и дѣло пароходнаго сообщенія.

Что касается шоссейныхъ дорогъ, то съ началомъ постройки желѣзныхъ дорогъ ихъ значеніе измѣняется. Они являются уже не главными Государственными путями, для большихъ переѣздовъ, а путями мѣстныни и подвозными или питательными для желѣзныхъ дорогъ и водяныхъ сообщеній. Сооруженіе большихъ шоссе прекратилось, но постройка подвозныхъ шоссейныхъ дорогъ и шоссированіе мѣстныхъ путей стало, напротивъ, необходимѣе прежняго для удовлетворенія развивающихся потребностей торгово-промышленной жизни. За время управленія вѣдомствомъ П. С. гр. Клейнмихеля, до 1855 года было открыто для пользованія (считая и шоссе, сооруженныя до него) 5.397 в. Кромѣ того, были въ постройкѣ: Воронежское шоссе—275 в., Курско-Харьковское—309 в., Кіевское—600 в., Кіево-Брестское—560 в., Псково-Рижское—232 в., Орловско-Брянское—120 в., всего 2.196 в. и производились изысканія для сооруженія другихъ шоссе, на протяженіи 3.300 в.

Изъ сооруженій, произведенныхъ въ это время въ Петербургѣ особеннаго вниманія заслуживаетъ устройство постояннаго черезъ р. Неву моста. По Высочайшему повелѣнію 6 ноября 1842 года былъ учрежденъ для этой цѣли особый Комитетъ, на который, вмѣстѣ съ тѣмъ, было возложено и устройство подземной трубы и бульвара на мѣстѣ Адмиралтейскаго канала. Предсѣдательствовалъ въ Комитетѣ инженеръ генералъ-лейтенантъ Дестремъ; въ составъ Комитета входили: членъ Совѣта Гл. Упр. П. С. и П. З. ген.-м. Цвилингъ г.-м. Бультерингъ В.-Дир. Д.-та Х. Д. полковникъ Медвѣдевъ, членъ комм. проектовъ и смѣтъ полк. Волковъ; кромѣ

того, С.-Петербургскій Уѣздный Предводитель Дворянства и С.-Петербургскій Городской Голова. Производителемъ работъ былъ назначенъ инженеръ-маіоръ Кербедзъ [1]). Къ работамъ приступили въ 1843 году и 21 ноября 1850 года мостъ этотъ былъ готовъ и открытъ для проѣзда подъ наименованіемъ Благовѣщенскаго. 22 февраля 1855 г. послѣдовало Высоч. пов., объявленное въ приказѣ Главноупр. п. с. гр. Клейнмихеля, въ коемъ значилось: «постоянный черезъ в. Неву въ СПБ. Благовѣщенскій мостъ, сооруженіе коего около цѣлаго столѣтія было предметомъ проектовъ неудобоисполнимыхъ, и который волею въ Бозѣ почившаго Государя Императора Николая I, въ 1843 г. начатъ и личнымъ попеченіемъ Его Императорскаго Величества ва 1850 г. совершенно оконченъ—именовать Николаевскимъ мостомъ въ память благодѣянія Августѣйшаго Монарха жителямъ столицы [2]) Затѣмъ сооружалась на Невѣ гранитная набережная, оконченъ обводный каналъ, устроены мосты Аничковъ и Египетскій, а также устроенъ Петровскій паркъ и часть Александровскаго. Въ Москвѣ былъ оконченъ водопроводъ, снабжающій Москву водою изъ Мытищенскихъ ключей.

Нельзя упомянуть о томъ что, при гр. Клейнмихелѣ было издано новое урочное положеніе, выработанное особымъ Комитетомъ, при участіи представителей Министерствъ Морского и Внутреннихъ Дѣлъ и Высочайше утвержденное 7 февраля 1843 г. [3]) Въ томъ же году, особымъ Комитетомъ изъ представителей всѣхъ вѣдомствъ, подъ наименованіемъ Комитета плановъ сообщеній, была составлена первая подробная карта Имперіи, съ обозначеніемъ всѣхъ главнѣйшихъ рынковъ, фабрикъ и складовъ военныхъ и продовольственныхъ.

Въ годъ кончины Императора Николая I, 15 октября, графъ Клейнмихель былъ уволенъ по болѣзни отъ должности, съ оставленіемъ членомъ Государственнаго Совѣта и въ званіи генералъ-адъютанта и сенатора. Исправляющимъ должность Главноуправляющаго путей сообщенія и зданіями тѣмъ же Указомъ, былъ назначенъ сенаторъ, генералъ-лейтенантъ Чевкинъ, утвержденный въ этой должности 1 января 1855 г.

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Ос. Канц. № 35—54, 1842.
[2]) Тоже, Дѣло Особ. Канц. № 25 1845 г.
[3]) Тоже, Всепод. отч. за 1843 г.

XII.

Генералъ-лейтенантъ Константинъ Владиміровичъ Чевкинъ, въ продолженіе своей двадцатипятилѣтней службы, до послѣдняго назначенія на должность Главноуправляющаго П. С. и П. Зданіями, не разъ обращалъ на себя вниманіе Императора Николая I, какъ энергичный и высокообразованный дѣятель.

Службу свою онъ началъ 1827 г. при топографическомъ военномъ Депо. Затѣмъ въ 1827 г. въ дѣйствующей арміи, въ походѣ противъ Персовъ, гдѣ отличался блестящей храбростью. Въ слѣдующемъ 1828 г. участвовалъ въ походѣ противъ Турокъ, при чемъ за блестящую храбрость, выказанную имъ при переправѣ, 27 мая, черезъ Дунай у Сатунова, въ тотъ же день былъ лично пожалованъ Государемъ въ званіе флигель адъютантомъ. Въ 1830 году, по Высочайшему повелѣнію, Чевкинъ былъ отправленъ, съ особымъ порученіемъ за границу, съ причисленіемъ къ русскому посольству въ Парижѣ. Въ 1831 году онъ былъ вызванъ изъ Парижа и назначенъ въ дѣйствующую армію генералъ-фельдмаршала графа Дибича-Забалканскаго. Чевкинъ участвовалъ въ штурмѣ Варшавы, за что былъ награжденъ чиномъ генералъ-маіора. По возвращеніи изъ Польской компаніи онъ снова былъ откомандированъ въ Парижъ, по особому порученію Императора.

Возвратясь изъ Парижа въ исходѣ 1832 года, онъ былъ отправленъ съ Высочайшимъ порученіемъ въ Грузію. По возвращеніи изъ Грузіи генералъ Чевкинъ былъ назначенъ начальникомъ новообразованнаго штаба Корпуса Горныхъ Инженеровъ.

Въ этой должности онъ не разъ совершалъ поѣздки по Россіи для ознакомленія съ горнымъ дѣломъ, и въ 1836 г. былъ отправленъ заграницу для спеціальнаго изученія горнозаводской промыш-

ленности. Въ 1840 году, по представленію Главноупрявляющаго путями сообщенія, онъ былъ отправленъ за границу для осмотра желѣзныхъ дорогъ. Когда былъ образованъ Комитетъ по сооруженію С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги генералъ Чевкинъ былъ назначенъ членомъ сего Комитета.

Съ этого времени К. В. Чевкинъ совершалъ частыя поѣздки по Россіи для осмотра строющихся желѣзныхъ дорогъ и горныхъ заводовъ, практически ознакомляясь со всѣми сторонами желѣзнодорожнаго и горнаго дѣла въ Россіи [1]).

Ко времени назначенія генерала Чевкина сознаніе о необходимости сооруженія цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ укрѣпилась какъ въ Правительственныхъ сферахъ, такъ и среди общества. Крымская кампанія ярко указала недостатокъ путей сообщенія. Широкаго развитіе желѣзнодорожной сѣти становилось настоятельною потребностью но вмѣстѣ съ тѣмъ господствовало убѣжденіе въ невозможности вести подобныя операціи за счетъ казны. Къ тому же и ликвидація военныхъ расходовъ требовала огромныхъ средствъ. Въ виду этого Правительство признало необходимымъ привлечь къ дѣлу иностранныхъ капиталистовъ.

Вслѣдствіе высказаннаго въ этомъ смыслѣ Правительствомъ желанія, на разсмотрѣніе вѣдомства поступила масса предложеній отъ заграничныхъ капиталистовъ. По обсужденію всѣхъ этихъ предложеній, Комитетъ Министровъ остановился на предложеніи соединеннаго общества банкировъ Петербурга, Варшавы, Лондона, Амстердама и, въ особенности, Парижа. Этому обществу подъ наименованіемъ «Главное Общество Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» была предоставлена концессія на сооруженіе первыхъ четырехъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ въ Россіи [2]). 26 января 1857 года послѣдовалъ Высочайшій Указъ слѣдующаго содержанія:

«Въ неослабномъ попеченіи о благѣ столь близкаго сердцу Нашему Отечества, Мы давно сознали, что, обильное дарами природы, но раздѣленное огромными пространствами, оно [illegible] особенно въ удобныхъ сообщеніяхъ.

---

[1]) Архивъ М. П. С. Дѣло особен. Канц. Главноупр. 1855 г. № 254 Объ утв. исправ. д. Гл. п. с. и п. зд. ген.-лейт. Чевкина Главноуправляющимъ.

[2]) Арх. М. П. С. Дѣло № 237, 1857 г.

«Сознанiе это вяще утвердилось среди личныхъ занятiй, возложенныхъ на Насъ еще съ 1842 года блаженныя памяти Родителемъ Нашимъ, по Предсѣдательству Комитета желѣзныхъ дорогъ, въ коемъ обсуждены сооруженiе С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги и разныя предположенiя по другимъ путямъ сего рода.

«Самое сооруженiе этой дороги, столь справедливо называемой нынѣ Николаевской» выразило еще осязательнѣе всю пользу для Нашей родины сего новаго способа сообщенiя, всю необходимость его, какъ для мирнаго, такъ и для военнаго времени, и желѣзныя дороги, въ надобности коихъ были у многихъ сомнѣнiя еще за 10 лѣтъ, признаны нынѣ всѣми сословiями необходимостью для Имперiи и содѣлались потребностью народною, желанiемъ общимъ, настоятельнымъ.

«Въ семъ глубокомъ убѣжденiи Мы вслѣдъ за первымъ прекращенiемъ военныхъ дѣйствiй повелѣли озаботиться о средствахъ къ лучшему удовлетворенiю этой неотложной потребности. Внимательное обсужденiе доказало, что для удобства и скорости лучше обратиться, по примѣру всѣхъ другихъ странъ, предпочтительно къ промышленности частной, какъ отечественной, такъ и иностранной; къ послѣдней и въ томъ вниманiи, чтобы воспользоваться значительною опытностью, прiобрѣтенною при устройствѣ многихъ тысячъ верстъ желѣзныхъ дорогъ на Западѣ Европы.

«На сихъ началахъ вызваны, сдѣланы, соображены разныя предложенiя, и, по надлежащемъ разсмотрѣнiи дѣла въ Комитетѣ Министровъ, и обсужденiи ими онаго въ личномъ присутствiи Нашемъ, признаны единогласно лучшими и Нами утверждены условiя, предложенныя Обществомъ капиталистовъ русскихъ и иностранныхъ, во главѣ коихъ нашъ банкиръ баронъ Штиглицъ.

«Условiями сими Общество это обязуется: на свой счетъ и страхъ устроить въ теченiе 10 лѣтъ и потомъ содержать въ теченiе 85 лѣтъ указанную ему сѣть около 4.000 верстъ желѣзныхъ дорогъ, съ однимъ лишь ручательствомъ Правительства за выручение 5% съ опредѣленныхъ на сооруженiе суммъ, и съ тѣмъ, что, по минованiи означенныхъ сроковъ, вся сѣть обращается безплатно въ принадлежность казны.

«На этихъ основанiяхъ Правительство, избѣгая необходимости пожертвованiй значительныхъ и неотложныхъ, возможетъ силою

одного лишь довѣрія къ строгой точности, съ коею постоянно, даже среди тяжкихъ годовъ отечественныхъ войнъ, оно выполняло свои долговыя обязанности — достигнуть сооруженія первой сѣти желѣзныхъ дорогъ русскихъ.

«Сѣть эта будетъ простираться отъ С.-Петербурга до Варшавы и Прусской границы, отъ Москвы до Нижняго-Новгорода, отъ Москвы черезъ Низовье Днѣпра до Ѳеодосіи и отъ Курска или Орла черезъ Динабургъ до Либавы,—и такимъ образомъ непрерывнымъ черезъ 26 губерній желѣзнымъ путемъ, соединятся взаимно: рри столицы, главныя судоходныя рѣки наши, средоточіе нашихъ избытковъ и два порта на Черномъ и Балтійскомъ моряхъ, почти весь годъ доступные; облегчится симъ образомъ вывозъ заграничный, обезпечится провозъ и продовольствіе внутреннее».

Такимъ образомъ было приступлено къ сооруженію первой сѣти телѣзныхъ дорогъ въ Россіи. Центромъ распорядительной дѣятельоости Главнаго Общества являлся учрежденный въ Парижѣ Кожитетъ, а для завѣдыванія дѣлами здѣсь былъ учрежденъ Совѣтъ изъ 20 членовъ, изъ коихъ половина русскихъ. Ближайшее же распоряженіе дѣломъ было поручено французскому инженеру Коиньонъ (Collignon), съ званіемъ главнаго директора.

Капиталъ Общества былъ опредѣленъ въ 275 мил. руб. семебромъ, долженствующихъ образоваться отъ постепеннаго выпуска лкцій и облигацій. Обществомъ было выпущено акцій на 75 мил. рублей, которыя всѣ были разобраны [1]).

Во главѣ всѣхъ изысканій и сооруженій были поставлены французскіе инженеры.

Но дѣла Общества пошли крайне неуспѣшно. На другой же годъ по открытіи дѣйствій Общества собранный на акціи капиталъ въ 75 мил. былъ издержанъ и представилась необходимость выпустить облигацій на 35 мил. руб.

Въ 1861 году сдѣлалось очевиднымъ что капиталовъ, собранныхъ за выпущенныя Обществомъ бумаги далеко недостаточно даже на окончаніе двухъ начатыхъ постройкою дорогъ, а паденіе цѣнности акцій и облигацій Общества отнимало всякую надежду на возможность выпуска новыхъ бумагъ.

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣло № 237, 1857 г.

Такимъ образомъ Главное Общество оказалось несостоятельнымъ окончить первую сѣть желѣзныхъ дорогъ въ Россіи, устройство которой приняло на себя.

Постройка Нижегородской линіи между тѣмъ продолжалась, такъ что 14-го іюня 1861 года было открыто движеніе на участкѣ Москва—Владиміръ [1]).

Въ виду почти явной несостоятельности Общества, уставъ его былъ измѣненъ. Общество было освобождено отъ обязательства сооруженія, какъ Южной, такъ и Либавской линій; изысканія, работы и матеріалы по Одесской линіи, стоившіе Обществу 4.000.000 руб., переданы Правительству, въ уплату 18 мил. за Варшавскую дорогу, а на довершеніе двухъ линій Правительство даровало Обществу пособіе въ 28 мил. руб. серебромъ.

Парижскій Комитетъ былъ упраздненъ, въ Совѣтъ Общества назначено четыре члена отъ Правительства (3—отъ вѣдомства путей сообщенія и 1—отъ Министерства Финансовъ), а число членовъ отъ акціонеровъ уменьшено до 10-ти. Уставъ этотъ, по соглашенію съ уполномоченными представителями Общества, былъ Высочайше утвержденъ по положенію Комитета Министровъ 3-го ноября 1861 года.

Въ 1862 году состоялось открытіе обѣихъ, сданныхъ этому Обществу, линій: С.-Петербурго-Варшавской и Московско-Нижегородской.

Въ годъ образованія Главнаго Общества Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ нѣсколько польскихъ и германскихъ капиталистовъ приняли на себя эксплоатацію, въ теченіе 75 лѣтъ Варшаво-Вѣнской желѣзной дороги,—не только безъ правительственнаго ручательства за доходность этого предпріятія, но съ слѣдующими обязательствами передъ Правительствомъ: 1) уплачивать въ казну ежегодно, въ первыя пять лѣтъ по 200.000 руб., во вторыя пять лѣтъ — 225.000 руб., а въ остальные годы — 250.000 руб. и 2) построить и эксплоатировать на свой счетъ и страхъ, но съ гарантіею Правительствомъ дохода, желѣзную дорогу отъ Ловича къ Бромбергу, до Прусской границы.

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Дѣла Д. Ж. Д. № 30, 1861 г. и № 105, 1860 г.

Въ слѣдующемъ 1858 году третье Общество капиталистовъ иностранныхъ и мѣстныхъ приняло на себя постройку желѣзной дороги между Ригою и Динабургомъ.

Въ томъ же году баронъ Штиглицъ построилъ, своими средствами, желѣзную дорогу между С.-Петербургомъ и Петергофомъ, съ вѣтвью къ Красному Селу. Въ слѣдующемъ году образовалось два общества, исключительно изъ русскихъ капиталистовъ, принявшія на себя постройку двухъ желѣзныхъ дорогъ: отъ Москвы до Сергіева посада и отъ Москвы до Рязани [1]).

Всѣхъ желѣзныхъ дорогъ, открывшихся для движенія за время Управленія генерала Чевкина, было 2.123 в.

Высшее руководство сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ по прежнему оставалось возложеннымъ на особый Комитетъ, коему 21-го іюня 1856 года было присвоено наименованіе «Главный Комитетъ желѣзныхъ дорогъ». Предсѣдателемъ былъ назначенъ канцлеръ графъ Орловъ [2]).

Помимо сооруженія желѣзнодорожныхъ линій за тотъ же періодъ времени были сооружены новыя шоссе: Псково-Рижское, Орловско-Брянское, Кіевское, Курско-Харьковское, Симферопольское, Воронежское и нѣсколько другихъ.

Что касается водяныхъ сообщеній, то наиболѣе замѣчательнымъ является предпринятое сооруженіе новаго Ладожскаго канала. Прежній каналъ, устроенный не въ одинаковую вездѣ ширину и глубину, со шлюзами при входѣ въ него изъ Волхова и при выходѣ въ Неву, недостаточно удовлетворялъ постоянно усиливающемуся судоходству къ столицѣ.

Въ виду этого, по желанію торгующаго черезъ Ладожскій каналъ купечества, составленъ проектъ новаго, открытаго, безъ шлюзовъ, канала. При этомъ купечество вызвалось для устройства этого канала вносить дополнительный $^1/_2$% сборъ съ цѣнности идущихъ черезъ каналъ грузовъ. 26 января 1861 года былъ Высочайше учрежденъ Комитетъ по устройству Ладожскаго канала, подъ предсѣдательствомъ ген.-м. Н. Ив. Богдановича. Членами

---

[1]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія Дѣла № 97, 1859 г. и Канцеляріи Главноуправл. № 258, 1858 г.

[2]) Архивъ Министерства Путей Сообщенія. Всепод. докл. Главноуправ. 20-го іюня 1856 г. № 286. Дѣло особен. Канц. Гл. п. с. и п. зд. № 168—6, 1856 г. (о наименованіи Главнаго Комитета желѣзн. дорогъ).

этого Комитета состояли: ген.-маіоръ Толстой, полковникъ Кауназовъ; производителемъ работъ былъ назначенъ подполковникъ Стабровскій. Кромѣ того, въ составѣ Комитета былъ депутатъ отъ купечества, купецъ I гильіи Струнниковъ. Вмѣстѣ съ тѣмъ развивалось и пароходное движеніе такъ что къ 1862 году на нашихъ путяхъ ходило 439 пароходовъ.

Къ этому времени относится еще нѣсколько замѣчательныхъ сооруженій въ Петербургѣ.

Въ 1854 году было замѣчено покривленіе креста на шпицѣ надъ соборомъ Петра и Павла въ С.-Петербургской крѣпости и качаніе самаго шпица. Инженерный Департаментъ Военнаго Министерства, объявивъ конкурсъ на составленіе проекта для снятія со шпица ангела съ крестомъ и для осмотра самаго шпица, избралъ проектъ военнаго инженеръ-капитана Паукера, которымъ и были построены лѣса вокругъ шпица въ 1855 году.

По осмотрѣ шпица тремя Комиссіями, оказалось, что деревянный остовъ его началъ гнить, вслѣдствіе дурной покрышки, и что прочность шпица не можетъ быть обезпечена никакими исправленіями. Вслѣдствіе этого было признано необходимымъ безотлагательно перестроить самый шпицъ. Для исполненія этой работы потребовалось перестроить и лѣса, которые, по условіямъ конкурса, опирались на шпицъ и слѣдовательно по разборкѣ, шпица, не представляли бы достаточнаго сопротивленія вѣтру.

Проектъ новаго шпица и завѣдываніе работами по сооруженію было исполнено инженеромъ путей сообщенія полковникомъ Д. И. Журавскимъ. Работы были успѣшно закончены и соборъ освященъ 30 ноября 1858 года. Новый шпицъ сдѣланъ изъ желѣза, на Воткинскомъ заводѣ, и покрытъ мѣдными позолоченными листами. Высота колокольни 900 футовъ.

Кромѣ того въ 1856 году, по проекту архитектора Монферрана, начато было сооруженіе памятника Императору Николаю I, подъ вѣдѣніемъ управлявшаго удѣлами графа Л. А. Перовскаго. По смерти гр. Перовскаго въ ноябрѣ того же года, завѣдываніе этимъ сооруженіемъ было возложено на Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публ. Зд., генералъ-адъютанта Чевкина.

Распоряженіе работами, по смерти Монферрана, было поручено инженеру путей сообщенія полковнику Евреинову. Модель конной

статуи Императора изготовлена профессоромъ барономъ Клодтомъ; модели трехъ барельефовъ—профессоромъ Рамазановымъ; модели четвертаго барельефа и эмблематическихъ фигуръ, трофеевъ и орнаментовъ — академикомъ Залеманомъ. Отливка конной статуи и двухъ барельефовъ исполнена барономъ Клодтомъ; отливка всѣхъ прочихъ бронзовыхъ частей памятника — С.-Петербургскимъ Гальваническимъ, бывшимъ Его Высочества Герцога Лейхтенбергскаго, заводомъ. Каменныя работы исполнены по подряду. Все сооруженіе окончено въ теченіе менѣе 3-хъ лѣтъ. Высота памятника 22 аршина. Открытіе послѣдовало 25 іюня 1859 года.

Затѣмъ, по случаю исполнявшагося въ 1862 году тысячелѣтія историческаго существованія Россіи, въ 1860 году былъ объявленъ конкурсъ для проектированія памятника. Изъ числа 52 соискателей, Совѣтъ Императорской Академіи Художествъ удостоилъ I-й преміи академика Микѣшина, проектъ котораго, исправленный согласно указаніямъ Государя, былъ удостоенъ окончательнаго одобренія. Проектъ пьедестала составленъ профессоромъ Боссе. Мѣстомъ для постановки памятника избрана площадь въ Новгородскомъ Кремлѣ, передъ Софійскимъ соборомъ. Лѣтомъ того же 1860 года, по расчисткѣ мѣста для памятника, былъ приготовленъ для него фундаментъ, возведены временныя постройки и доставлены, Ладожскимъ озеромъ и Волховомъ, глыбы сердобольскаго гранита. Въ маѣ 1861 года происходила закладка памятника.

Предположенные первоначально шесть отдѣльныхъ барельефовъ, на пьедесталѣ сего памятника, были замѣнены однимъ сплошнымъ горельефомъ модели коего, изъ 109 фигуръ, были изготовлены, подъ руководствомъ Микѣшина, художниками: Лаверецкимъ, Шредеромъ и Чижовымъ. Памятникъ этотъ открытъ 2-го августа 1862 года.

При генералѣ Чевкинѣ былъ также преобразованъ Институтъ инженеровъ путей сообщенія. Генералъ Чевкинъ, бывшій 11 лѣтъ начальникомъ Штаба Корпуса горныхъ инженеровъ, близко знакомый съ дѣломъ спеціальнаго образованія, съ первыхъ же дней своего управленія вѣдомствомъ счелъ нужнымъ, по возможности, расширить тѣсныя рамки, въ которыхъ оно было поставлено, и открыть болѣе широкій доступъ въ Институтъ.

Въ 1856 году 7 іюля, были Высочайше утверждены правила для лицъ, желающихъ прямо держать выпускной экзаменъ въ Инсти тутѣ Корпуса Инженеровъ путей сообщенія. На основаніи этихъ правилъ, желающій держать экзаменъ былъ обязанъ, кромѣ документовъ о происхожденіи, представить дипломъ или свидѣтельство изъ заведеній, въ которыхъ прежде воспитывался, и образцы его собственныхъ трудовъ по строительному искусству, архитектурѣ и практической механикѣ, съ надлежащимъ удостовѣреніемъ преподавателя, подъ руководствомъ котораго труды были исполнены. Дозволено допускать къ экзамену въ Институтъ лицъ недворянскаго происхожденія, если они окончили съ отличнымъ успѣхомъ полный курсъ наукъ въ учебныхъ заведеніяхъ перваго разряда. Прошенія со всѣми приложеніями, по разсмотрѣніи въ конференціи Института, поступали на окончательное разрѣшеніе Главноуправляющаго. Получившіе дозволеніе держать выпускной экзаменъ, могли посѣщать лекціи и пользоваться учебными пособіями Института.

Это распоряженіе какъ бы возвращало Институтъ къ его первоначальному назначенію — не быть воспитательнымъ заведеніемъ, слѣдовавшимъ, во всѣхъ своихъ дѣйствіяхъ, примѣру военно-учебныхъ заведеній, но служить самостоятельнымъ учрежденіемъ для спеціальнаго образованія инженеровъ путей сообщенія.

Высочайшимъ повелѣніемъ, послѣдовавшимъ 19-го февраля 1859 года, возрастъ для пріема въ Институтъ опредѣленъ отъ 14 до 19 лѣтъ, и, затѣмъ, два низшіе класса общаго курса были упразднены.

XIII.

11 октября 1862 года генералъ-адъютантъ Чевкинъ былъ уволенъ отъ должности Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями, съ оставленіемъ во всѣхъ прочихъ должностяхъ и членомъ Государственнаго Совѣта, причемъ въ рескриптѣ, данномъ на его имя, Государь выразилъ ему Высочайшую благодарность за понесенные имъ труды.

Исправляющимъ должность Главноуправляющаго Путями Сообщенія и Публичными Зданіями былъ назначенъ генералъ-лейтенантъ Мельниковъ.

Павелъ Петровичъ Мельниковъ всю свою служебную дѣятельность посвятилъ вѣдомству путей сообщенія. Получивъ первоначальное образованіе въ строительномъ училищѣ, онъ за свои блестящіе успѣхи былъ переведенъ въ Институтъ Инженеровъ, для пополненія образованія.

По окончаніи курса въ Институтѣ, Мельниковъ, помимо своей службы и чтенія лекцій въ Институтѣ горныхъ инженеровъ, Артиллерійскомъ училищѣ и Институтѣ Инженеровъ, не разъ былъ командированъ. Такъ, въ 1838 г. онъ былъ посланъ для ознакомленія со всѣми усовершенствованіями техники и въ 1839 г.—для спеціальнаго изученія желѣзнодорожнаго дѣла и пароходныхъ сообщеній въ Америкѣ.

По возвращеніи изъ-за границы, П. П. Мельниковъ по Высочайшему повелѣнію былъ назначенъ начальникомъ работъ Сѣверной Дирекціи С.-Петербурго-Московской желѣзной дороги. Въ 1844 году П. П. Мельниковъ представилъ проектъ первой сѣти желѣзныхъ дорогъ, но тогда этотъ проектъ былъ отклоненъ и получилъ осуществленіе, съ нѣкоторыми измѣненіями, только значительно позднѣе.

При назначеніи генералъ-лейтенанта Мельникова, Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій имѣло въ своемъ

вѣдѣніи: водяныя и сухопутныя сообщенія, желѣзныя дороги, гражданскую строительно-дорожную часть, телеграфы и особыя сооруженія, находившіяся въ завѣдываніи Департамента Искусственныхъ Дѣлъ: Исаакіевскій соборъ въ С.-Петербургѣ, храмъ Христа Спасителя въ Москвѣ, Николаевскій черезъ р. Неву мостъ и устройство нѣкоторыхъ коммерческихъ портовъ Балтійскихъ и Новороссійскихъ.

Гражданская строительная часть, была передана въ вѣдѣніе Главнаго Управленія въ 1832 г., а въ 1849 г. усилена и дорожною частью. Но такъ какъ главнѣйшая часть обязанностей учрежденій для строительно-дорожныхъ управленій относилась къ работамъ, исполняемымъ на счетъ городскихъ и земскихъ суммъ, состоящихъ въ вѣдѣніи Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, и, какъ вообще устройство городовъ, селеній и грунтовыхъ сообщеній, тѣсно соединено съ мѣстнымъ губернскимъ управленіемъ, также подчиненнымъ вѣдѣнію означеннаго Министерства, то по предварительному соглашенію Главнаго Управленія съ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, признано было цѣлесообразнымъ передать гражданскую строительно-дорожную часть обратно въ вѣдѣніе этого Министерства, съ устройствомъ ея на новыхъ основаніяхъ [1]). Предположеніе это, одобренное Государственнымъ Совѣтомъ, было утверждено Государемъ 29 октября 1864 г.

Вслѣдъ за этимъ, въ виду окончательнаго устройства обширной сѣти телеграфныхъ линій и единства назначенія ихъ съ съ почтовыми сообщеніями, Указомъ, даннымъ Правительствующему Сенату 21 декабря 1864 г., Высочайше повелѣно телеграфное управленіе передать изъ вѣдомства Главнаго Управленія путей сообщенія и публичныхъ зданій въ вѣдѣніе Главноначальствующаго надъ Почтовымъ Департаментомъ [2]).

Наконецъ, въ слѣдующемъ 1865 г., Именнымъ Высочайшимъ Указомъ, даннымъ Правительствующему Сенату 16 іюня, Главноуправляющему Путями Сообщенія было присвоено, «въ соотвѣтственность общей системы государственнаго управленія», названіе Министра Путей Сообщенія, а подвѣдомственному ему Управленію наименованіе—Министерства Путей Сообщенія [3]).

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Канц. М-ра П. С. № 36, 1862 г.
[2]) Тоже. Дѣло Телегр. Упр. № 23, 1864 г.
[3]) Тоже. Дѣло Особен. Канц. № 36, 1861 г.

При назначеніи ген.-лейт. П. П. Мельникова, Управленіе состояло изъ слѣдующихъ учрежденій: Совѣта, Аудиторіата, Особенной Канцеляріи Главноуправляющаго, Телеграфнаго Управленія, Департаментовъ: Проектовъ и Смѣтъ, Искусственныхъ Дѣлъ, Хозяйственныхъ Дѣлъ, Желѣзныхъ дорогъ и Ревизіи Отчетовъ, Штаба Корпуса Путей Сообщенія, Управленія Главнаго Инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ, Управленія Главнаго медика и Комитетовъ: Учебнаго, Статистическаго, Начертанія плановъ системы сообщеній и урочнаго положенія.

Произведенныя съ 1843 г. въ центральныхъ учрежденіяхъ Главнаго Управленія путями сообщенія и публичными зданіями нѣкоторыя измѣненія, не имѣли существеннаго значенія и не касались общей организаціи Управленія. Такъ, въ составѣ Штаба Корпуса Путей Сообщенія была учреждена, въ 1846 году, должность старшаго адъютанта, а въ 1860 году упразднена должность начальника Штаба и управленіе имъ возложено на дежурнаго штабъ-офицера; въ 1860 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи эмеритальной кассы инженеровъ путей сообщенія. Затѣмъ по всеподданнѣйшему докладу Главноуправляющаго 18 октября 1860 г. Высочайше утвержденъ временный (на три года) штатъ по содержанію и управленію новаго дома Главнаго Управленія Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій. Согласно этому штату, на указанную надобность было ассигновано по 35.376 р. ежегодно. Высочайше утвержденнымъ 29 декабря 1864 г. новымъ штатомъ по содержанію и Управленію домомъ Главнаго Управленія, помянутая сумма была точно распредѣлена по всѣмъ статьямъ расходовъ по дому, причемъ были установлены должности смотрителя, помощника его, архитектора, при соотвѣтствующемъ количествѣ прислуги. Главный же надзоръ по содержанію и управленію домомъ предоставленъ инспектору, назначаемому преимущественно изъ Директоровъ или Вице-Директоровъ центральныхъ учрежденій, помѣщающихся въ домѣ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ съ 1864 г. начинается послѣдовательное преобразованіе Главнаго Управленія, какъ въ отношеніи устройства отдѣльныхъ его частей, такъ и по предметамъ его вѣдомства [1]).

Изъ разсмотрѣнія круга дѣятельности каждаго изъ существующихъ учрежденій видно, что во всѣхъ преобразованіяхъ

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отчетъ М-ра П. С. ген.-лейт. Мельникова 1862—1869 гг.

1842—1843 г. былъ строго проведенъ принципъ раздѣленія въ центральныхъ установленіяхъ Главнаго Управленія административно-хозяйственной части отъ технической, съ дальнѣйшимъ подраздѣленіемъ послѣдней еще на двѣ отрасли: прикладную или практическую и проектную или смѣтную.

Система эта, однако, не оправдала возлагавшихся на нее ожиданій въ смыслѣ упрощенія и упорядоченія условій дѣлопроизводства, и на практикѣ оказалась несостоятельной; въ особенности представлялось неудобнымъ распредѣленіе занятій между четырьмя Департаментами, не по роду сооруженій, а по различнымъ отношеніямъ къ тому же сооруженію, т. е. въ отношеніи проекта и смѣты, искусственной и хозяйственной сторонъ исполненія и, наконецъ, въ отношеніи отчетности. Вслѣдствіе такого распредѣленія Департаментовъ, полныя свѣдѣнія по каждой работѣ требовали справокъ по каждому Департаменту, что возбуждало излишнюю переписку между Департаментами и чрезвычайно замедляло все дѣлопроизводство. Для рѣшенія же наиболѣе важныхъ дѣлъ, требовавшихъ скорѣйшаго направленія,—являлась необходимость разсмотрѣнія таковыхъ въ общихъ засѣданіяхъ Департаментовъ.

При проектированіи необходимыхъ измѣненій въ организаціи центральнаго управленія по вѣдомству путей сообщенія были приняты въ основанія Высочайшія повелѣнія: а) послѣдовавшее въ декабрѣ 1856 года, чтобы всѣ Министры и Главноуправляющіе достигнули, по ввѣреннымъ имъ управленіямъ, результатовъ, оказавшихся отъ преобразованія въ томъ же году Морскаго Министерства, т. е. усиленіе власти мѣстныхъ начальниковъ, сокращеніе дѣлопроизводства и уменьшеніе личнаго состава съ обращеніемъ сберегательныхъ отъ этого денежныхъ способовъ на увеличеніе окладовъ остающимся чинамъ; б) послѣдовавшее въ ноябрѣ 1861 года объ уменьшеніи числа дѣлъ и облегченіи по возможности правилъ и формъ дѣлопроизводства. Равнымъ образомъ были приняты въ соображеніе совершившееся въ 1862 и 1863 гг. измѣненіе смѣтно-кассовой и ревизіонной системы, преобразованіе судебной части и прекращеніе комплектованія нижними чинами военнаго вѣдомства различныхъ командъ путей сообщенія, съ замѣною нижнихъ чиновъ, по мѣрѣ убыли ихъ, вольнонаемными [1]).

[1]) Арх. М. П. С. Всеподд. Отч. М-ра П. С. ген.-лейт. Мельникова 1862—1869 гг.

Предполагаемое преобразованіе центральнаго управленія имѣлось въ виду вводить съ такою постепенностью, которая бы предупреждала всякое, хотя временное, замѣшательство въ текущемъ дѣлопроизводствѣ.

Согласно этимъ указаніямъ, генералъ Мельниковъ еще въ 1863 году приступилъ къ преобразованію Главнаго Управленія Путей Сообщенія, на совершенно противоположныхъ противъ прежнихъ началахъ, а именно на началахъ системѣ полнаго слiянія въ центральныхъ учрежденіяхъ какъ технической, такъ и административно - хозяйственной частей завѣдыванія шоссейными и водяными путями сообщенія, такъ, чтобы каждый Департаментъ могъ разсматривать подвѣдомственныя ему дѣла во всемъ ихъ объемѣ и разрѣшать ихъ безъ сношенія съ другими мѣстами и лицами, чѣмъ устранялась бы излишняя и продолжительная переписка.

Но составленный въ этомъ смыслѣ тогда же генераломъ Мельниковымъ проэктъ реогранизаціи нѣкоторыхъ центральныхъ органовъ Главнаго Управленія Путей Сообщенія, по внесеніи его въ Государственный Совѣтъ, вызвалъ много возраженій и только въ 1865 г., въ разрѣшеніе внесеннаго генераломъ Мельниковымъ проекта, послѣдовало Высочайше утвержденное 23 іюня мнѣніе Государственнаго Совѣта, о преобразованіи нѣкоторыхъ частей Министерства Путей Сообщенія. Согласно вновь утвержденному положенію составъ Министерства былъ опредѣленъ изъ Министра, чиновниковъ особыхъ порученій при Министрѣ и учрежденій общихъ всему Министерству: Совѣта Министерства, Ученаго Комитета, Канцеляріи Министра, Штаба Корпуса Путей Сообщенія, съ состоящими при немъ учрежденіями и Управленія казенными домами Министерства и спеціальныхъ: Департамента Сухопутныхъ Сообщеній, Департамента Водяныхъ Сообщеній и Департамента Желѣзныхъ Дорогъ; существовавшіе Департаменты: Хозяйственныхъ Дѣлъ, Искусственныхъ дѣлъ и Разсмотрѣнія Проектовъ и Смѣтъ упразднены, а Департаментъ Ревизіи Отчетовъ былъ оставленъ временно въ составѣ Министерства, до передачи въ вѣдѣніе Государственнаго Контроля. Кромѣ того, при Министерствѣ положена должность Юрисконсульта для дѣлъ тяжебныхъ и спорныхъ. Самые штаты Министерства были учреждены въ видѣ временной мѣры лишь на

два года и Министру Путей Сообщенія предоставлено внести на утвержденіе Государственнаго Совѣта проектъ окончательнаго штата для преобразованныхъ частей не позже первой половины 1867 года.

Изъ общихъ учрежденій Министерства, преобразованныхъ по положенію 23 іюня 1865 года, Совѣтъ Министерства былъ опредѣленъ въ составѣ 6 членовъ, изъ коихъ 5 полагалось изъ генераловъ Корпуса инженеровъ путей сообщенія, а одинъ по усмотрѣнію Министра могъ быть назначаемъ и изъ гражданскихъ чиновниковъ. Предсѣдателемъ Совѣта являлся Министръ или, въ отсутствіе Министра, его Товарищъ. Директорамъ Департаментовъ и Канцеляріи Министра, Предсѣдателю Ученаго Комитета и Завѣдывающему Штабомъ Корпуса Путей Сообщенія предоставлялось присутствовать въ засѣданіяхъ Совѣта, съ правомъ голоса, при разсмотрѣніи Совѣтомъ внесенныхъ по ихъ частямъ дѣлъ, а равно и во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда это будетъ признано нужнымъ Предсѣдательствующимъ въ Совѣтѣ.

На разсмотрѣніе Совѣта должны были поступать: 1) дѣла и предположенія, требующія новаго закона, учрежденія штата или важныхъ перемѣнъ въ частяхъ Управленія; разсмотрѣніе всѣхъ случаевъ, требующихъ дополненія законовъ и учрежденій, поясненія оныхъ или отмѣны; 2) передаваемые по распоряженію Министра проекты смѣтъ, кондицій, дѣла о торгахъ на работы, утвержденіе коихъ превышаетъ власть Департаментовъ; 3) дѣла по значительнымъ претензіямъ частныхъ лицъ на казну и по иску казны на частныхъ лицахъ, кои въ порядкѣ, опредѣленномъ законами о судопроизводствѣ, будутъ подлежать разсмотрѣнію Министерства; 4) дѣла по продажѣ казеннаго и пріобрѣтеннаго въ казну частнаго недвижимаго имущества, оцѣненнаго свыше 500 руб.; 5) разсмотрѣніе годовой финансовой смѣты Министерства и сверхсмѣтныхъ кредитовъ; 6) концессія и уставы обществъ для устройства желѣзныхъ дорогъ и другихъ предпріятій, до путей сообщенія относящихся 7) дѣла слѣдственныя и объ отдачѣ подъ судъ чиновъ вѣдомства путей сообщенія; 8) дѣла относительно назначенія пенсій выходящимъ въ отставку гражданскимъ чинамъ и семействамъ умершихъ, и 9) всѣ вообще дѣла, которыя Министръ признаетъ нужнымъ предложить обсужденію Совѣта. Веденіе дѣлопроизводства Совѣтъ

возложено было на Канцелярію Министра, а докладъ дѣлъ на чиновъ ея, подъ наблюденіемъ Директора [1]).

Другое вновь образованное совѣщательное учрежденіе,—Ученый Комитетъ, обязано было, согласно положенію: 1) слѣдить за усовершенствованіемъ въ наукахъ, относящихся къ предметамъ, подлежащимъ вѣдѣнію Министерства Путей Сообщенія; 2) содѣйствовать распространенію правильныхъ познаній и полезныхъ свѣдѣній по симъ предметамъ; 3) разсматривать передаваемые по распоряженію Министра, проекты, изобрѣтенія и разныя предположенія, не подлежащія по роду ихъ спеціальности ни одному изъ Департаментовъ; 4) собирать необходимыя свѣдѣнія и представлять по онымъ Министру предположенія объ исправленіи и дополненіи урочнаго положенія о работахъ; 5) разсматривать инструкціи для инженеровъ, отправляемыхъ въ командировки съ ученою цѣлью и отчеты въ занятіяхъ лицъ, возвращающихся изъ подобныхъ командировокъ; 6) предлагать на обсужденіе ученымъ вопросы по предметамъ вѣдомства Министерства и ходатайствовать о наградѣ лицъ, отличившихся полезными трудами для рѣшенія таковыхъ вопросовъ; 7) слѣдить вообще за поправленіемъ и развитіемъ учебной части въ заведеніяхъ Министерства.

При Ученомъ Комитетѣ положено было издавать, подъ его наблюденіемъ и по программѣ обсужденной Комитетомъ и утвержденной Министромъ, Журналъ Путей Сообщенія; кромѣ того, Комитету было подчинено Депо картъ.

Такимъ образомъ Ученый Комитетъ по возложеннымъ на него обязанностямъ и кругу своего вѣдомства, замѣнилъ собою прежніе Комитеты: Статистическій, Учебный и Начертанія общаго плана водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній, а также комиссію для пересмотра урочнаго положенія о работахъ [2]).

Составъ Комитета былъ опредѣленъ изъ Предсѣдателя и 3-хъ постоянныхъ членовъ изъ инженеровъ путей сообщенія, но одинъ могъ быть изъ архитекторовъ. Сверхъ сего, предсѣдателемъ могли быть приглашаемы и стороннія лица, мнѣніе которыхъ признавалось полезнымъ имѣть по извѣстному предмету. Комитету предоставлено также было право избирать почетныхъ членовъ и коррес-

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 36 1861 г. ч. III.
[2]) Арх. М. П. С. Дѣло Особен. Канц. № 36, 1866 г.

пондентовъ, изъ русскихъ и иностранныхъ подданныхъ, но утвержденіе избранныхъ лицъ въ этихъ званіяхъ зависѣло отъ Министра.

Дѣлопроизводство въ Ученомъ Комитетѣ было возложено на дѣлопроизводителя и его помощника; подчиненное Комитету Депо картъ имѣло своего особаго начальника. Канцелярія Министра, утратившая при этомъ преобразованіи, наименованіе «Особенной» должна была вѣдать: всѣ поступающія на имя Министра бумаги, т. е. вести имъ журналы и распредѣлять ихъ по Департаментамъ и другимъ учрежденіямъ; производство дѣлъ Совѣта Министерства; производство дѣлъ по особенному усмотрѣнію Министра; дѣла секретныя; дѣла, не подлежащія исключительному вѣдѣнію Департаментовъ и другихъ частей Министерства; составленіе общихъ финансовыхъ смѣтъ по Министерству и вся переписка о разсмотрѣніи и утвержденіи сихъ смѣтъ, а равно общія распоряженія къ исполненію утвержденныхъ смѣтъ центральными учрежденіями и составленіе общаго годоваго отчета по Министерству.

Вмѣстѣ съ тѣмъ, такъ какъ Канцелярія, сосредоточивая въ себѣ дѣлопроизводство Совѣта Министерства, обязана была въ случаѣ надобности дополнять, вносимые на разсмотрѣніе Совѣта прочими учрежденіями Министерства доклады, необходимыми справками, то ей предоставлено право требовать нужныя для сего свѣдѣнія отъ всѣхъ учрежденій Министерства и подвѣдомственныхъ мѣстъ. При Канцеляріи образована также особая Чертежная для изготовленія плановъ и картъ, составленіе коихъ не могло быть отнесено къ обязанностямъ прочихъ частей Министерства или которые составлялись по особому указанію Министра.

Въ штатъ Канцеляріи, кромѣ чиновниковъ особыхъ порученій, была включена также должность Юрисконсульта Министерства; собственно же въ Канцеляріи состояли: Директоръ, Вице-Директоръ, инженерный штабъ-офицеръ для занятій по технической части, два дѣлопроизводителя, 5 старшихъ и 6 младшихъ помощниковъ дѣлопроизводителей, чиновникъ для иностранной переписки и переводовъ и начальникъ чертежной.

Штабъ Корпуса Путей Сообщенія былъ оставленъ безъ измѣненія, но, за упраздненіемъ Аудиторіата, канцелярія послѣдняго была присоединена къ Штабу, съ переименованіемъ въ аудиторское отдѣленіе Штаба. Вслѣдствіе этого, означенное учрежденіе, съ преобразованіемъ

Министерства по положенію 1865 г., получило слѣдующій составъ: два отдѣленія по части инспекторской: одно объ офицерахъ и генералахъ, другое о нижнихъ чинахъ вѣдомства путей сообщенія, состоявшія въ вѣдѣніи старшихъ адъютантовъ; отдѣленіе третье, находившееся въ завѣдываніи начальника отдѣленія, въ коемъ производились всѣ дѣла по части коммисаріатской, провіантской, по содержанію больницъ, учебныхъ и художественныхъ заведеній Министерства, и Аудиторіатское (четвертое) отдѣленіе, гдѣ производились дѣла слѣдственныя. Въ одномъ изъ инспекторскихъ отдѣленій было сосредоточено также дѣлопроизводство и счетоводство по эмеритальной кассѣ инженеровъ путей сообщенія.

Въ вѣдѣніи Штаба, сверхъ сего, находились: Общій Архивъ Министерства, Управленіе Главнаго Медика и Художественныя заведенія: типографія, переплетная, граверная и литографія.

Къ предметамъ вѣдѣнія Департаментовъ, Сухопутныхъ и Водяныхъ Сообщеній, были отнесены всѣ вообще распоряженія въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ по устройству, состоящихъ въ завѣдываніи Министерства Путей Сообщенія: искусственныхъ сухопутныхъ (кромѣ желѣзныхъ дорогъ) и судоходныхъ и сплавныхъ путей сообщенія, со всѣми на нихъ сооруженіями, и по содержанію ихъ въ постоянной исправности. Кромѣ этого, на Департаменты было возложено составленіе годовыхъ финансовыхъ смѣтъ по сухопутнымъ и водянымъ сообщеніямъ, веденіе срочной и годовой денежной отчетности, распоряженіе объ отпускѣ суммъ по принадлежности и ревизія технической отчетности.

Сверхъ того, къ вѣдѣнію Департамента Водяныхъ Сообщеній была отнесена судоходно-полицейская часть, а также и собираніе статистическихъ свѣдѣній по водянымъ путямъ и работы по торговымъ портамъ. Общій надзоръ за гражданскими зданіями Министерства и за особыми въ столицахъ сооруженіями, какъ-то: Исаакіевскій соборъ и Николаевскій мостъ въ С.-Петербургѣ и водоснабженіе Москвы былъ также порученъ Департаменту Водяныхъ Сообщеній, равно какъ и разсмотрѣніе проектовъ и другихъ техническихъ данныхъ по гражданскимъ сооруженіямъ постороннихъ вѣдомствъ, когда послѣднія по важности работъ или по сложности проектовъ будутъ просить о разсмотрѣніи оныхъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія.

Въ каждомъ Департаментѣ составлялись Общія Присутствія подъ предсѣдательствомъ Директора, изъ Вице-Директора и дѣлопроизводителей для производства торговъ, для разсмотрѣнія дѣлъ вообще о послѣдствіяхъ торговъ и для разсмотрѣнія технических текущихъ вопросовъ особенной важности. Въ послѣднемъ случаѣ, въ присутствія приглашались, по усмотрѣнію Директора, инженеры, извѣстные познаніями и опытностью. По внутренней организаціи Департаментъ Сухопутныхъ Сообщеній раздѣленъ былъ на 4 части: общую, хозяйственную, распорядительную и техническую.

Департаментъ Водяныхъ Сообщеній положенъ былъ въ составѣ пяти частей: общей, распорядительной, хозяйственной, строительной и технической.

Управленіе Департаментами ввѣрено Директорамъ (изъ инженеровъ); ближайшимъ помощникомъ Директора являлся Вице-Директоръ (изъ инженеровъ). Во главѣ каждой изъ частей Департаментовъ поставлены дѣлопроизводители, въ помощь коимъ даны старшіе и младшіе помощники.

По работамъ, назначеннымъ въ годовыхъ росписаніяхъ Директоры Департаментовъ имѣли право утверждать проекты и смѣты, кондиціи и торги, когда исчисленная по смѣтѣ сумма или цѣна, состоявшаяся на торгахъ не превосходила ассигнованной на эти работы суммы и была вообще не свыше 15.000 руб. Когда же по работамъ требовались измѣненія или дополненія къ утвержденнымъ уже Министромъ проектамъ, равно какъ и въ случаяхъ, встрѣченныхъ Директорами затрудненій въ утвержденіи подряда или превышенія суммы подряда 15.000 руб. Директорамъ вмѣнено было въ обязанность испрашивать въ каждомъ отдѣльномъ случаѣ разрѣшенія Министра.

При неуспѣшности торговъ на такія работы, которыя не превышали суммы въ 15.000 руб. Директорамъ Департаментовъ предоставлено было или назначать новые торги, или дѣлать распоряженія о производствѣ нужныхъ операцій хозяйственнымъ образомъ въ предѣлахъ ассигнованной суммы.

Кромѣ того, Директоры Департаментовъ разрѣшали продажу ненужнаго и негоднаго имущества цѣнностью до 2.000 руб. включительно, а о продажѣ свыше этой суммы представляли Министру, при этомъ означенный размѣръ суммы считался по перво-

начальной стоимости имущества. Что касается продажи недвижимаго имущества, то на таковую разрѣшеніе во всякомъ случаѣ испрашивалось у Министра, но самые торги, однако, утверждались Директорами, какая бы цѣна не состоялась на торгахъ, если продаваемое имущество оцѣнено было не свыше 500 руб. Продажу негодныхъ вещей, оцѣненныхъ присяжными оцѣнщиками не свыше 50 руб. Директоры имѣли право разрѣшать производить на мѣстѣ безъ вызововъ чрезъ публикацію въ газетахъ.

Кромѣ изложенныхъ правъ, Директорамъ Департаментовъ было еще предоставлено дѣлать распоряженія: а) объ отпускѣ денегъ изъ подлежащаго мѣста на всякую сумму безъ ограниченія, по требовательнымъ вѣдомостямъ, вносимымъ подвѣдомственными Министерству учрежденіями, когда вѣдомости эти будутъ заключать въ себѣ всѣ установленныя свѣдѣнія и самый расходъ на сей предметъ уже утвержденъ, сумма ассигнована и въ расходѣ предстоитъ надобность, и б) объ уплатѣ денегъ по представленнымъ квитанціямъ на основаніи контрактовъ.

Что касается третьяго спеціальнаго органа — Департамента Желѣзныхъ Дорогъ, то преобразованіе 1865 года его не коснулось. Всѣ измѣненія, какія производились въ первоначально утвержденныхъ штатахъ этого Департамента, обусловливались расширеніемъ сѣти подвѣдомственныхъ ему желѣзныхъ дорогъ и происходили отдѣльно отъ общихъ преобразованій прочихъ учрежденій Министерства.

Съ окончаніемъ постройки Николаевской желѣзной дороги начинается непрерывный рядъ предположеній объ устройствѣ новыхъ желѣзнодорожныхъ линій правительственными и частными средствами. Многія изъ дорогъ были уже устроены, а другія строились или были разрѣшены къ устройству.

Такимъ образомъ въ Департаментѣ Желѣзныхъ Дорогъ, учрежденномъ въ то время, когда строилась одна только желѣзная дорога, Николаевская, и существовала лишь Царскосельская, должны были производиться дѣла о желѣзныхъ дорогахъ, устроенныхъ и устраивавшихся на протяженіи до 12.000 верстъ, и равно, дѣла по вступавшимъ предположеніямъ о постройкѣ новыхъ дорогъ. При такомъ положеніи, занятія Департамента по сравненію съ предшествовавшимъ временемъ настолько увеличились, что вызвали необходимость прибѣгнуть къ временнымъ мѣрамъ по усиленію Депар-

тамента, такъ какъ учрежденіе онаго, оставшееся за немногими исключеніями въ томъ же видѣ, въ какомъ было образовано въ 1842 году, оказывалось совершенно несоотвѣтствующимъ лежащимъ на немъ обязанностямъ.

Въ виду этого, занятія Департамента съ одной стороны облегчались порученіемъ разсмотрѣнія сложныхъ дѣлъ частью особымъ комиссіямъ, частью отдѣльнымъ лицамъ, а съ другой стороны были увеличены средства Департамента назначеніемъ особыхъ суммъ изъ кредитовъ по постройкѣ новыхъ желѣзныхъ дорогъ правительственныхъ и частныхъ. Согласно сему къ опредѣленной по штату 11 августа 1842 года суммѣ на содержаніе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ въ 63.072 руб. (исключая квартирныя и денщичьи деньги инженеровъ и расходъ на провіантъ и обмундированіе прислуги) было отпущено изъ указаннаго источника: въ 1865 г.—25.944 р., въ 1866 г.—36.322 р., въ 1867 г.—50.663 р. и въ 1868 г.—69.564 р.

Кромѣ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ, къ центральнымъ учрежденіямъ по части желѣзныхъ дорогъ относились также: Главный Инспекторъ частныхъ желѣзныхъ дорогъ и Инспекторъ Эксплоатаціи правительственныхъ дорогъ.

Въ 1857 году съ открытіемъ Петергофской желѣзной дороги для надзора за нею былъ назначенъ особый Инспекторъ и вмѣстѣ съ тѣмъ опредѣлено назначать Инспекторовъ на другія отстроенныя частными обществами дороги съ подчиненіемъ сихъ Инспекторовъ Департаменту Желѣзныхъ Дорогъ.

Въ 1858 году по Высочайшему повелѣнію 24 января учреждена должность Главнаго Инспектора частныхъ желѣзныхъ дорогъ съ подчиненіемъ ему всѣхъ инспекторовъ отдѣльныхъ дорогъ.

По положенію о Главномъ Инспекторѣ, онъ былъ непосредственный помощникъ Министра Путей Сообщенія по дѣламъ, относящимся до частныхъ желѣзныхъ дорогъ, и къ обязанности его, сверхъ наблюденія за ходомъ дѣлъ по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ и за дѣйствіями инспекторовъ ихъ, отнесено было разсмотрѣніе всѣхъ представленій, предположеній, плановъ и проектовъ, передававшихся ему по назначенію Министра.

По штату при Главномъ Инспекторѣ полагалось: три инженера, секретарь, нѣсколько кондукторовъ и писцовъ.

Должность Инспектора эксплоатации правительственныхъ желѣзныхъ дорогъ учреждена по Высочайшему повелѣнію 1 іюля 1865 года для надзора за движеніемъ по казеннымъ желѣзнымъ дорогамъ. При этомъ Инспекторѣ не полагалось никакихъ чиновъ.

Въ 1867 г. послѣдовало преобразованіе Корпуса Путей Сообщенія изъ военнаго въ гражданское устройство [1]), а въ слѣдующемъ 1868 г., Высочайше утвержденнымъ 13 Декабря мнѣніемъ Государственнаго Совѣта о финансовыхъ смѣтахъ Министерства на 1869 г., Министру Путей Сообщенія было вновь предложено принять зависящія мѣры къ внесенію въ Государственный Совѣтъ въ теченіе первой половины 1869 г., 1) проекта окончательнаго штата преобразованныхъ въ 1865 г. частей центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія и 2) предположенія его по устройству соотвѣтственно потребностямъ Министерства остальныхъ еще не преобразованныхъ центральныхъ учрежденій: округовъ, военнорабочихъ ротъ и состоящихъ при округахъ больницъ и школъ.

Во исполненіе этого постановленія, Министерствомъ Путей Сообщенія были своевременно выработаны и представлены на разсмотрѣніе новые штаты и положенія для всѣхъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій, но въ виду послѣдовавшаго тогда назначенія и. д. Министра Путей Сообщенія Свиты Его Императорскаго Величества генералъ-маіора графа Бобринскаго, представленіе Министерства по сему предмету было препровождено Государственнымъ Совѣтомъ обратно для дальнѣйшаго соображенія съ предположеніями новаго Министра.

Преобразованія генерала Мельникова коснулись и Института [2]) Инженеровъ путей сообщенія, при чемъ Институтъ окончательно принялъ характеръ спеціальнаго учрежденія, имѣющаго цѣлью образовать инженеровъ путей сообщенія и, слѣдя за развитіемъ науки, доставлять возможность всѣмъ желающимъ пополнять пріобрѣтенныя познанія и быть постоянно въ курсѣ открытій изобрѣтеній и усовершенствованій, касающихся всѣхъ разнообразныхъ отраслей этой спеціальности.

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Шт. № 69, 1867 г.
[2]) Тоже. Дѣло Особ. Канц. № 17, 1863 г.

Высочайше утвержденнымъ, 28 іюля 1864 года, положеніемъ Институту было дано гражданское устройство соотвѣтственно всему вѣдомству.

Въ силу сего положенія Институтъ признанъ открытымъ учебнымъ заведеніемъ для всѣхъ сословій, причемъ число поступающихъ, выдержавшихъ испытаніе въ гимназическомъ курсѣ не было ограничено. Преподаваніе подраздѣлено на 5 курсовъ. Учащіеся въ 3-хъ высшихъ курсахъ отправлялись на практическія занятія въ теченіе лѣтнихъ каникулъ, на работы и изысканія правительственныя и частныя, для геодезическихъ съемокъ, невеллировокъ и геогностическихъ изслѣдованій. Окончившіе полный курсъ получали званіе гражданскаго инженера съ правомъ на чинъ XII и X класса.

Другое учебное заведеніе Министерства Путей Сообщенія, строительное училище, было передано, по Высочайшему повелѣнію 20 іюня 1865 г., въ вѣдѣніе Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, вслѣдствіе преобразованія всей строительной части гражданскаго вѣдомства [1]).

Въ виду того, что при эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ необходимы, кромѣ специалистовъ распорядителей и старшихъ исполнителей, еще второстепенные специалисты въ подчиненныхъ техническихъ должностяхъ,—для образованія такихъ второстепенныхъ техниковъ-исполнителей было предпринято съ 1869 г. учрежденіе техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ.

Первое такое училище, подъ наименованіемъ ремесленнаго желѣзнодорожнаго училища, было открыто при мастерскихъ Орл.-гр. ж. д. въ Ельцѣ 17 апрѣля 1869 года пот. поч. гр. С. С. Поляковымъ на его личныя средства, по уставу, утвержденному М-ромъ П. С. 6 февраля 1869 г. Училище это подчинено Министерству Путей Сообщенія [2]) и въ настоящее время носитъ наименованіе Александровскаго техническаго жд. училища.

Высочайше утвержденнымъ 27 августа 1869 г. положеніемъ Комитета Министровъ, былъ опредѣленъ общій порядокъ открытія техническихъ и ремесленныхъ училищъ.

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Шт. № 127, 1863 г.
[2]) Тоже. Дѣло Общ. Д-та. № 2, 1871 г.

XIV.

За время правленія вѣдомствомъ п. с. ген.-лейт. Мельникова желѣзнодорожная часть также получила значительное развитіе При вступленіи въ управленіе вѣдомствомъ П. П. Мельникова, къ исходу 1862 г., въ предѣлахъ Имперіи и Княжества Финляндскаго существовало 2.789 в. желѣзныхъ дорогъ, въ числѣ коихъ С.-Петербурго-Варшавская, хотя открытая до Прусской границы, еще достраивалась, а часть отъ Ландварова до Варшавы была открыта уже въ самомъ исходѣ 1862 г. Сверхъ того строились 77 в. дорогъ: Грушевско-Донской, средствами Донскаго Войска и Ораніенбаумской, на средства барона Штилица.

Неудачный исходъ обширнаго предпріятія Главнаго Общества имѣлъ весьма невыгодное вліяніе на будущность нашего желѣзнодорожнаго дѣла. Банкиры учредители и французскіе инженеры, выѣхавшіе изъ Россіи съ большими преміями, распространили въ Европѣ преувеличенное понятіе, что устройство желѣзныхъ дорогъ въ Россіи стоитъ непомѣрно дорого, а эксплоатація ихъ, по климатическимъ условіямъ и малоцѣнности громоздкихъ грузовъ, не можетъ быть выгодна; такимъ образомъ, оставивъ дѣло неоконченнымъ, обремененнымъ процессами и огромнымъ долгомъ Правительству, и значительное число искусственныхъ сооруженій—требовавшими полной перестройки, они нанесли вредъ дальнѣйшимъ предпріятіямъ, ослабивъ кредиты нашихъ желѣзныхъ дорогъ на главныхъ рынкахъ Европы.

П. П. Мельниковъ началъ свою самостоятельную дѣятельность въ періодъ преобразованій въ Россіи. Подъемъ народной жизни, быстро развивающаяся производительная дѣятельность Россіи—настоятельно требовали сооруженія цѣлой сѣти желѣзныхъ дорогъ. Въ виду этого Министру Путей Сообщенія предстояло начертать

сѣти главныхъ артерій желѣзныхъ дорогъ, которыя удовлетворяли бы тому условію, чтобы при наибольшемъ полезномъ дѣйствіи они имѣли бы наименьшее протяженіе, т. е. соединяли бы собою лишь наиболѣе важные пункты—условіе необходимое, въ виду пространства Россіи и недостатка средствъ исполненія, особенно при тѣхъ трудныхъ обстоятельствахъ, при которыхъ предстояло начать предпріятіе. Затѣмъ явилась необходимость водворить въ Россіи производство рельсоваго и подвижнаго состава, чтобы эксплоатація нашихъ дорогъ была поставлена въ возможно большую независимость отъ иностранныхъ заводчиковъ.

Еще въ 1844 г. Мельниковымъ былъ составленъ проектъ сѣти желѣзныхъ дорогъ, но въ то время проектъ этотъ не былъ осуществленъ. Измѣнивъ этотъ проектъ сообразно требованіямъ обстоятельствъ, гененералъ Мельниковъ внесъ его въ Комитетъ Министровъ. Проектъ этотъ разсматривался въ Высочайшемъ присутствіи въ Комитетѣ Министровъ въ декабрѣ 1862 г. и январѣ 1863 г. [1]) При этомъ Государь выразилъ желаніе, чтобы прежде окончательнаго утвержденія, предположеніе Министерства было сдѣлано извѣстнымъ публикѣ черезъ напечатаніе ихъ въ журналѣ Министерства.

Представленная генераломъ Мельниковымъ сѣть состояла изъ линій:

Южной—отъ Москвы до Севастополя.

Восточной—отъ Орла черезъ Елецъ и Тамбовъ до Саратова.

Западной отъ Орла черезъ Смоленскъ и Витебскъ до Динабурга, на соединеніе съ Динабурго-Рижскою линіею.

Юго-Восточной отъ южной линіи (около Екатеринослава) по каменноугольной формаціи до Грушевки, соединенной съ Ростовомъ. Всего 4.510 верстъ.

На основаніи большаго числа заявленій, сообщенныхъ правительственными и частными лицами, а также вслѣдствіе различныхъ прошеній о выдачѣ концессій, составъ этой сѣти былъ подвергнутъ нѣкоторымъ измѣненіямъ и въ началѣ 1866 г. Министромъ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, былъ представленъ въ Комитетъ Министровъ проектъ измѣненной сѣти, которая и была Высочайше утверждена 23 апрѣля 1866 года.

---

[1]) Арх. М. Ц. С. Дѣло № 221—131, 1—1857 г. и Д-та Ж. Д. № 237, 1857 г.

За исключеніемъ дорогъ, строившихся и построенныхъ, въ эту сѣть вошли линіи отъ Москвы черезъ Курскъ и Кіевъ до Балты, съ вѣтвями къ Волочиску и Бердичеву, отъ Балты черезъ Елизаветградъ, Каменецъ и Полтаву до Харькова, отъ Курска черезъ Харьковъ до Азовскаго моря, отъ Тирасполя до Кишинева, отъ Ряжска до Моршанска и отъ Поти до Тифлиса, всего 3.374 вер. Вмѣстѣ съ тѣмъ въ виду частыхъ ходатайствъ о предоставленіи концессій, Министръ Финансовъ испрашивалъ, чтобы Высочайшимъ повелѣніемъ были объявлены тѣ главнѣйшія линіи, по коимъ можетъ быть дарована правительственная гарантія въ соразмѣрности со средствами Государственнаго Казначейства и съ тѣмъ, чтобы прежде обезпеченія этихъ линій капиталомъ другія желѣзныя дороги не были допускаемы къ постройкѣ.

Вслѣдствіе этого Министромъ Путей Сообщенія была составлена дополнительная сѣть главныхъ линій, въ которую включены были и линіи, признаваемыя Военнымъ Министерствомъ необходимыми въ стратегическихъ видахъ. Сѣть эта, составлявшая 3.256 вер., была Высочайше утверждена, по положенію Комитета Министровъ, 27 декабря 1868 года. Въ эту сѣть были включены линіи Харьково-Севастопольская, Ковно-Либавская, Нижне-Могилевская, Воронежско-Грушевская, Борисоглѣбско-Царицынская, Самаро-Бузулукская и Кіево-Брестская.

Затруднительныя обстоятельства, о которыхъ упомянуто выше и при которыхъ предстояло приступить къ осуществленію предположенной сѣти, не позволяли расчитывать на средства Правительства или на капиталы русскіе и вынуждали обращаться къ иностраннымъ предпринимателямъ. Для привлеченія же иностранныхъ капиталовъ Государь разрѣшилъ, чтобы концессіи были выдаваемы не на цѣлую систему или сѣть, какъ то было съ Главнымъ Обществомъ, а относились къ отдѣльнымъ линіямъ, даже частямъ пространныхъ линій и чтобы для большаго поощренія, въ концессіяхъ допущены были по возможности выгодныя въ пользу предпринимателей условія.

Вслѣдствіе сего, Министерство Путей Сообщенія обратилось къ надежнымъ банкирскимъ домамъ для предложенія устройства

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Особ. Канц. № 303, 1863 г.

трехъ главныхъ линій, именно южной отъ Москвы до Севастополя, западной, весьма важной въ торговомъ отношеніи, отъ Орла до Динабурга и юго-западной отъ Кіева до Орла,и послѣ продолжительныхъ, при участіи Министра Финансовъ, переговоровъ съ англійскими капиталистами для первой и части второй линіи, а также съ русскими предпринимателями, но на иностранные капиталы, для юго-западной линіи, были внесены въ 1863 г. на разсмотрѣніе въ Комитетъ Министровъ и Высочайше утверждены концессіи на Московско-Севастопольскую линію [1]), Витебско-Динабургскую и Кіево-Одесскую, при чемъ на первую изъ сихъ линій Правительство принимало 5% гарантіи погашенія съ капитала, при высокой разцѣнкѣ 97.000 руб. на версту; но не смотря на выгодныя условія, допущенныя въ концессіяхъ и высокую поверстную разцѣнку, осуществилось только предпріятіе 240 вер. Динабурго-Витебской желѣзной дороги, а для другихъ двухъ линій предприниматели не нашли возможнымъ собрать капиталы и отъ дѣла отказались. Впослѣдствіи, и по той же причинѣ, не состоялась, и концессія, данная иностранной компаніи на желѣзную дорогу отъ Орла до Витебска.

Въ виду этого состоялось Высочайшее повелѣніе 26 мая 1864 г. приступить на средства Правительства къ постройкѣ желѣзной дороги отъ Москвы до Орла [1]), а послѣ того, Высочайшимъ повелѣніемъ 8 іюня 1865 г., работы продолжены были до Курска. Въ томъ же году выданы концессіи русскимъ учредителямъ на устройство дороги въ 198 вер. отъ Рязани до Козлова [2]). Дорога эта по мѣстнымъ условіямъ могла быть кончена въ короткій срокъ, а между тѣмъ, входя уже въ плодородную черноземную полосу Россіи, могла при самомъ открытіи обезпечить за собою значительное движеніе доставкою хлѣба въ Москву, и тѣмъ самымъ поднять цѣнность ближайшихъ къ ней земель и возвысить доходность Московско-Рязанской желѣзной дороги.

Ожиданія вполнѣ оправдались относительно обѣихъ линій, т. е. правительственной Московско-Курской и частной Рязанско-Козловской.

Эксплоатація этой желѣзной дороги была чрезвычайно успѣшна. Движеніе, довольно значительное въ первомъ году, стало быстро возрастать и уже со второго года линія Рязанско-Козловская, равно какъ

---

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Д-та Д. Ж. № № 85, 1864 г.

[2]) Тоже Дѣло Особой Канц. № 387, 1864 г.

и Московско-Рязанская, не потребовали приплаты правительственной гарантіи, несмотря на высокую поверстную разцѣнку по концессіи. Цѣна акцій обѣихъ линій стала быстро повышаться, а цѣнность земель въ Козловскомъ и смежныхъ уѣздахъ почти удвоилась.

Блестящіе результаты сооруженія этихъ двухъ линій возстановили довѣріе къ русскимъ желѣзнымъ дорогамъ и привлекли и иностранные и русскіе капиталы къ предпріятіямъ такого рода. Послѣдствіемъ этого было, что до 1868 г. было выдано много концессій, при чемъ поверстная разцѣнка гарантированнаго Правительствомъ капитала значительно понижена. Постройка желѣзнодорожныхъ линій шла довольно успѣшно, такъ что за время управленія Мельникова уже было открыто движеніе на 6.496 вер.

Ко времени оставленія генераломъ Мельниковымъ своего поста желѣзнодорожное движеніе производилось по дорогамъ: Царскосельской, Варшаво-Вѣнской, Николаевской, С.-Петербурго-Варшавской, Московско-Нижегородской, Петергофской, Риго-Динабургской, Волго-Донской, Гельсингфорсъ-Тавастгусской, Московско-Ярославской, Московско-Казанской, Динабурго-Витебской, Лодзинской фабричной, Рязанско-Козловской, Варшаво-Тереспольской, Московско-Курской, Ряжско-Моршанской, Козлово-Воронежской, Орловско-Грязской, Шуйско-Ивановской, Орловско-Витебской, Курско-Кіевской, Риго-Митавской и многимъ незначительнымъ вѣтвямъ [1]).

Въ декабрѣ 1868 г. были Высочайше утверждены новыя правила на выдачу концессій. Каждый соискатель на желѣзнодорожную концессію, согласно этимъ правиламъ, представлялъ свои условія въ запечатанномъ конвертѣ въ совѣтъ Министра Финансовъ, гдѣ они вскрывались въ присутствіи соискателей, затѣмъ условія представлялись въ Комитетъ Министровъ для обсужденія и испрошенія Высочайшаго соизволенія на выдачу концессіи.

Вмѣстѣ съ быстрымъ развитіемъ желѣзныхъ дорогъ производство рельсовъ и подвижнаго состава въ Россіи являлось необходимымъ; иначе эксплоатація нашихъ дорогъ оставалась бы въ зависимости отъ иностранныхъ заводовъ, что было невыгоднымъ по цѣнѣ и неудобнымъ въ случаѣ какихъ либо политическихъ осложненій. Въ виду этого Правительство, приглашая къ заводской дѣя-

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отчетъ ген. Мельникова. 1862—1869 гг.

тельности частныхъ предпринимателей, обезпечивало ихъ дѣло заказами. Такъ, съ Уральскими заводами Демидова былъ заключенъ контрактъ на поставку въ продолженіе 10 лѣтъ 2 милліоновъ пудовъ рельсовъ для Николаевской желѣзной дороги, и 1.300.000 пуд. для Московско-Курской желѣзной дороги.

Съ Выксунскими заводами на поставку въ теченіе 10 лѣтъ 5.000.000 п. рельсовъ и Путиловскимъ, въ теченіе 7 лѣтъ, отъ 2.100.000 до 2.800.000 п. съ его Финляндскихъ заводовъ. Кромѣ того съ заводчикомъ Кронштейномъ былъ заключенъ контрактъ на устроеніе рельсоваго завода на югѣ Россіи, близъ Ростова на Дону и на поставку въ теченіе 7 лѣтъ въ казну 2.100.000 п. рельсовъ и 70.000 п. рельсовыхъ скрѣпленій. Рельсы заводомъ Демидова оказались выше Англійскихъ и Бельгійскихъ. Выксунскіе-же заводы, находившіеся въ рукахъ иностранцевъ передали исполненіе своего контракта Путилову.

Для развитія паровознаго и вагоннаго производства въ Россіи, были сдѣланы заказы дзя Московско-Курской ж. д.: 137 пассажирскихъ вагоновъ въ Ковровскихъ мастерскихъ Нижегородской ж. д., и 1.400 товарныхъ вагоновъ и платформъ на заводѣ Бухтѣева и Вильямса въ Москвѣ.

Затѣмъ во исполненіе Высочайшаго повелѣнія, послѣдовавшяго 5 октября 1866 года, сдѣланы заказы паровозовъ: 8—Воткинскимъ казеннымъ заводомъ, 50—Мальцеву въ Калужской и Орловской губерніяхъ, 50—заводу Сѣмянников и Палетики, 50—заводу Карра и Макбрерсона, и 30—Путилову; три послѣдніе завода находились въ Петербургѣ и всѣ они обязаны были исполнить заказы въ теченіе 5 лѣтъ.

Сверхъ тогс, имъ была предоставлена премія отъ Правительства, за такое же паровозовъ, сданное ими на частныя жел. дор. въ Россіи.

Равнымъ образомъ мелкія части подвижнаго состава и рельсовыя скрѣпленія исполнялись преимущественно русскими заводами, Заводъ Струве въ Коломнѣ занимался постройкою желѣзныхъ мостовъ.

Такимъ образомъ русскимъ заводамъ предоставлялось широкое поле дѣятельности.

Что касается сухопутныхъ сообщеній, то въ этотъ періодъ времени вниманіе Министерства Путей Сообщенія было почти

всецѣло обращено на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ, такъ что за все время управленія генераломъ Мельниковымъ новыхъ шоссе было сооружено лишь 193 вер. Къ этому-же періоду времени относится и привлеченіе земствъ къ содержанію и дальнѣйшему распространенію шоссейныхъ дорогъ. Такое предположеніе первоначально возникло въ 1863 г., но тольво въ 1868 г. 7 мая состоялось Высочайшее повелѣніе предоставить Министру Путей Сообщенія, въ видѣ опыта, снестись съ земскими учрежденіями одной или двухъ губерній, по личному его усмотрѣнію, пригласивъ ихъ принять участіе въ ремонтныхъ работахъ на шоссейныхъ дорогахъ хозяйственнымъ распоряженіемъ, на условіяхъ, опредѣленныхъ соглашеніемъ съ земскими учрежденіями и съ Министромъ Внутреннихъ Дѣлъ.

Для перваго такого опыта Министръ Путей Сообщенія П. П. Мельниковъ избралъМосковскую губернію, по значительности протяженія въ ней государственныхъ шоссейныхъ дорогъ и вслѣдствіе сосредоточенія при Москвѣ нѣскольких желѣзнодорожныхъ линій и выяснившагося опытомъ взаимнаго отношенія шоссейныхъ и желѣзныхъ дорогъ, равно какъ въ виду начатой уже тогда Московскимъ земствомъ постройки шоссированныхъ дорогъ на земскія средства. Всѣ прочія работы были исключительно ремонтныя.

Изъ работъ же на водяныхъ сообщеніяхъ главнѣйшія составляли: устройство канала Императора Александра II, открытаго 1 сентября 1866 г., уширеніе Свирскаго канала и улучшеніе Маріинской системы, кромѣ того разчистка фарватеровъ на рѣкахъ и каналахъ и необходимыя ремонтныя работы. Въ это время пароходное движеніе достигло широкаго распространенія, такъ что въ 1868 г. ходило уже 587 пароходовъ и утверждено 20 пароходныхъ обществъ [1]).

---

[1]) Арх. М. П. С. Всепод. Отч. ген. Мельникова 1862—1869 гг.

XV.

Высочайшимъ Указомъ 20 апрѣля 1869 г. инженеръ-генералъ-лейтенантъ Мельниковъ былъ уволенъ по болѣзни отъ должности Министра Путей Сообщенія, съ оставленіемъ членомъ Государственнаго Совѣта, и тѣмъ же Указомъ Свиты Его Величества генералъ-маіоръ графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій 2-й назначенъ исправляющимъ должность Министра Путей Сообщенія.

Графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій 2-й образованіе получилъ въ С.-Петербургскомъ Университетѣ и первоначально служилъ при С.-Петербургскомъ Губернаторѣ, а затѣмъ по выборамъ въ Кіевской губерніи, гдѣ нѣкоторое время былъ предводителемъ дворянства.

Съ открытіемъ военныхъ дѣйствій въ 1854 г., графъ Бобринскій поступилъ въ дѣйствующую армію графа Паскевича и участвовалъ въ осадѣ Силистріи; во время Крымской компаніи находился въ Севастополѣ и принималъ участіе, между прочимъ, въ сраженіи на р. Черной и Федюхиныхъ высотахъ.

По окончаніи войны графъ Бобринскій въ званіи флигель-адъютанта почти безотлучно находился при особѣ Государя, сопровождая Императора въ поѣздкахъ; 4 іюля 1868 г. онъ былъ назначенъ Товарищемъ Министра Путей Сообщенія [1]).

Вступивъ въ управленіе вѣдомствомъ графъ Бобринскій занялся пересмотромъ препровожденнаго ему Государственнымъ Совѣтомъ проекта, представленнаго его предмѣстникомъ о преобразованіи центральныхъ учрежденій Министерства.

Результатомъ этой работы былъ внесенный въ Государственный Совѣтъ 31 марта 1870 г. новый проектъ преобразованія, вводившій

---

1) Арх. М. П. С. Дѣло Канц. М-ра. № 29 1869 г.

совершенно иныя начала въ порядокъ устройства центральныхъ учрежденій.

По мнѣнію графа Бобринскаго, положеніе 1865 г. представляло существенныя неудобства, такъ какъ, несмотря на предоставленныя помянутымъ положеніемъ Директорамъ Департаментовъ особыя права по технической и хозяйственной частямъ, Министръ былъ обремененъ массой такихъ дѣлъ, которыя безъ всякаго неудобства могли быть разрѣшаемы властью центральныхъ учрежденій; на ряду съ этимъ, разсмотрѣніе въ Департаментахъ техническихъ проектовъ, смѣтъ и вопросовъ представляло большія затрудненія, такъ какъ назначенные для сего техники, являясь вмѣстѣ съ тѣмъ и дѣлопроизводителями, отвлекались тѣмъ самымъ отъ своихъ прямыхъ обязанностей, и, занятые направленіемъ дѣлъ въ Департаментахъ, лишены были возможности знакомиться практически на мѣстахъ съ путями сообщенія и сооруженіями; наконецъ и самое существованіе особыхъ Департаментовъ отдѣльно для сухопутныхъ и для водяныхъ сообщеній не обусловливалось достаточной къ тому необходимостью.

Въ соотвѣтствіи съ изложенными соображеніями по новому проекту предполагалось ввести распредѣленіе всѣхъ предметовъ вѣдомства между двумя управленіями—желѣзныхъ дорогъ и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, сосредоточивъ въ нихъ, по принадлежности, всѣ вообще распоряженія въ техническомъ и хозяйственномъ отношеніяхъ по устройству, содержанію и дѣйствію соотвѣтствующихъ видовъ путей сообщенія. Во главѣ каждаго управленія долженъ былъ находиться Главный Начальникъ, который являлся бы по ввѣренной ему отрасли ближайшимъ сотрудникомъ Министра и коему, по разрѣшенію дѣлъ техническихъ и распорядительныхъ, предполагалось дать обширныя полномочія и предоставить нѣкоторыя права, принадлежавшія до тѣхъ поръ исключительно Министру. Управленія должны были состоять изъ двухъ самостоятельныхъ частей: технической и распорядительной, каждая подъ ближайшимъ завѣдываніемъ особаго помощника Главнаго Начальника; на техническую часть предполагалось возложить исключительно обязанность разсмотрѣнія проектовъ, смѣтъ и кондицій, техническихъ вопросовъ и ревизіи технической отчетности; всѣ же обязанности по направленію дѣлъ и дѣлопроизводству вообще должны были сосредоточиваться въ распорядительной части, завѣдывающему коей, помощнику

Главнаго Начальника, предполагалось предоставить, по утвержденію подрядовъ, торговъ и продажѣ казеннаго имущества, права, которыми пользовались, по положенію 1865 г., Директора Департаментовъ сухопутныхъ и водяныхъ сообщеній.

Но Государственный Совѣтъ, въ Департаментѣ Законовъ, обозрѣвъ предварительно означенныя предположенія Министерства, остановилъ свое вниманіе на томъ, что самыя основанія проектируемыхъ оными преобразованій во многомъ различествуютъ отъ главныхъ, основаній принятыхъ нынѣ въ общемъ учрежденіи Министерствъ, а потому и въ виду важности и общаго значенія такихъ исключительныхъ мѣръ, которыя могутъ имѣть, до извѣстной степени, вліяніе и на преобразованіе прочихъ Министерствъ, Государственный Совѣтъ призналъ нужнымъ испросить Высочайшее соизволеніе на передачу представленнаго проекта во II-е Отдѣленіе Собственной Его Величества Канцеляріи для предварительнаго разсмотрѣнія ихъ въ особой при семъ Отдѣленіи Комиссіи какъ изъ чиновъ Отдѣленій, такъ и изъ представителей всѣхъ Министерствъ, съ тѣмъ, чтобы соображенія Комиссіи, вмѣстѣ съ заключеніемъ Главноуправляющаго II-мъ Отдѣленіемъ и съ мнѣніемъ Министра Путей Сообщенія, были представлены затѣмъ въ Государственный Совѣтъ для дальнѣйшаго обсужденія.

Главнѣйшія возраженія образованной, въ виду сего, при II-мъ Отдѣленіи Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріи, Особой Комиссіи послѣдовали противъ учрежденія Управленій вмѣсто Департаментовъ, въ виду того, что устройство Управленія не согласно съ организаціей прочихъ Министерствъ, состоящихъ изъ Департаментовъ, за исключеніемъ находящагося въ особомъ положеніи Морскаго Министерства.

Вслѣдствіе сего, графъ Бобринскій, озабочиваясь необходимостью скорѣйшаго преобразованія центральнаго Управленія Министерства, отказался отъ мысли организаціи помянутыхъ Управленій и призналъ возможнымъ сохранить въ вѣдомствѣ существованіе Департаментовъ для шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ, сосредоточивъ въ этихъ Департаментахъ одну распорядительную часть подъ управленіемъ Директора Департамента, а для технической части образовать Техническо-Инспекторскіе Комитеты: одинъ для шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и другой для желѣзныхъ дорогъ, каждый подъ управленіемъ особо назначеннаго

инженера; для объединенія же дѣйствій сихъ установленій назначить особыхъ лицъ, Начальниковъ Управленій, поставленныхъ выше Директора Департамента и Завѣдывающаго Техническо-Инспекторскимъ Комитетомъ.

Въ отношеніи же преобразованія совѣщательныхъ и другихъ не спеціально техническихъ учрежденій Министерства, графомъ Бобринскимъ были приняты слѣдующія основанія:

1) Совѣтъ Министерства образуется подъ предсѣдательствомъ Министра, изъ Начальниковъ Управленій шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній и желѣзныхъ дорогъ и изъ 5 членовъ, причемъ прежнія условія относительно состава членовъ лишь изъ инженеровъ отмѣнены. Кромѣ штатныхъ членовъ могутъ быть допускаемы и сверхштатные, но безъ особаго содержанія по сему званію. Въ случаѣ отсутствія Министра, по болѣзни или какимъ либо другимъ обстоятельствамъ, предсѣдательство въ Совѣтѣ возлагается на особое лицо, назначаемое Высочайшею властью, а если таковаго назначенія не послѣдовало, то на старшаго въ чинѣ изъ Начальниковъ Управленія; при небытности же и сихъ послѣднихъ—на старшаго изъ членовъ. Директорамъ Департаментовъ и Завѣдывающимъ Техническо-Инспекторскими Комитетами предоставлялось присутствовать въ засѣданіяхъ Совѣта съ правомъ голоса при разсмотрѣніи внесенныхъ ими дѣлъ и во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда предсѣдательствующій въ Совѣтѣ признаетъ это нужнымъ. Обязанности Совѣта и членовъ опредѣлялись Положеніемъ 1865 г. Для дѣлопроизводства Совѣта была учреждена особая Канцелярія въ составѣ двухъ дѣлопроизводителей и двухъ старшихъ помощниковъ дѣлопроизводителя.

2) Ученый Комитетъ. Въ виду круга дѣятельности Комитета, ограниченнаго исключительно ученой частью и необходимости имѣть въ составѣ Министерства такое учрежденіе, въ коемъ могли бы разсматриваться дѣла какъ чисто техническія и спеціальныя, такъ и административно-законодательныя, но соединенныя болѣе или менѣе съ технической частью, Ученый Комитетъ былъ упраздненъ, а вмѣсто него образованъ Совѣщательный Комитетъ: а) изъ Предсѣдателя, назначаемаго Высочайшею властью, Начальниковъ Управленія, Директоровъ Департаментовъ, Завѣдывающихъ Техническо-Инспекторскими Комитетами и 4-хъ постоянныхъ членовъ. Сверхъ сихъ лицъ, въ члены Комитета начначались также; а) изъ должностныхъ лицъ вѣдомства путей сообщенія и изъ стороннихъ лицъ, по усмотрѣнію Ми-

нистра и б) изъ депутатовъ отъ другихъ Министерствъ, по мѣрѣ надобности, каждый разъ по соглашенію съ Министрами. Дѣла на разсмотрѣніе Совѣщательнаго Комитета могли поступать не иначе, какъ по особому приказанію Министра, а для веденія журналовъ Комитета, равно подготовленія дѣлъ къ докладамъ назначались техники и чиновники изъ служащихъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія, по соглашенію Предсѣдателя Комитета съ ихъ Начальствомъ. На вознагражденіе означенныхъ лицъ, въ распоряженіе Комитета была ассигнована особая сумма въ 4.000 руб. ежегодно.

3) Канцелярія Министра и Штабъ Корпуса Путей Сообщенія. Канцелярія Министра, сосредоточивая въ себѣ производство дѣлъ Совѣта, составленіе финансовыхъ смѣтъ и общія распоряженія по ихъ исполненію, представляетъ уже не Канцелярію Министра собственно, а учрежденіе общее всему Министерству. Кромѣ того, составъ Канцеляріи долженъ быть увеличенъ, такъ какъ при обширномъ кругѣ вѣдомства къ занятіямъ ея были привлекаемы даже чиновники особыхъ порученій при Министрѣ, отчего происходили постоянныя затрудненія въ командировкахъ сихъ лицъ по открывающейся надобности, въ особой же Чертежной, находящейся въ Канцеляріи, никакой надобности не встрѣчается.

Что касается Штаба Корпуса Путей Сообщенія, то дальнѣйшее существованіе его, какъ учрежденія, вызваннаго исключительно военнымъ устройствомъ Корпуса инженеровъ, представляется уже несовмѣстнымъ съ послѣдовавшей затѣмъ гражданской организаціей вѣдомства путей сообщенія. Равнымъ образомъ представляется, въ силу тѣхъ же соображеній, несоотвѣтственнымъ и дальнѣйшее существованіе образованнаго при Штабѣ Управленія Главнаго Медика.

На основаніи приведенныхъ соображеній, Штабъ Корпуса Путей Сообщенія и Канцелярія Министра соединялись въ Департаментъ Общихъ Дѣлъ Министерства Путей Сообщенія, на который возлагались тѣ же обязанности, какія прежде лежали на упомянутыхъ учрежденіяхъ, исключая лишь дѣлопроизводства Совѣта Министерства, сосредоточеннаго по новому положенію въ Канцеляріи онаго. Засимъ Управленіе Главнаго Медика упразднено, а Общій Архивъ Министерства, для котораго положены отдѣльные штаты, и художественныя заведенія, изъ коихъ оставлены только типографія и переплетная переданы въ завѣдываніе Департамента Общихъ Дѣлъ.

4) Чиновники особыхъ порученій при Министрѣ выдѣлены изъ штата вновь образованнаго Департамента. Число ихъ увеличено до 7, причемъ повышены классы ихъ должностей: 1 положенъ IV класса, 3—V и 3—VI класса, и сверхъ того учреждена должность Секретаря при Министрѣ. Къ вновь образованной Секретарской части перешло между прочимъ и завѣдываніе отпускавшимися ранѣе Канцеляріи суммами на содержаніе курьеровъ и курьерскихъ лошадей при Министрѣ. Кромѣ чиновниковъ особыхъ порученій при Министерствѣ Путей Сообщенія положено имѣть, для предварителинаго испытанія до назначенія въ штатныя должности и для употребленія по дѣламъ службы, до шести сверхштатныхъ гражданскихъ чиновниковъ, безъ жалованья, но съ правами дѣйствительной службы.

5. Образованная въ Министерствѣ, согласно Высочайше утвержденному 2 января 1868 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта, Юрисконсультская часть въ составѣ Юрисконсульта и его помощника оставлена какъ отдѣльное учрежденіе при Департаментѣ Общихъ Дѣлъ; къ обязанности ея отнесены: судебная защита, докладъ Министру и Совѣту Министерства тяжебныхъ, спорныхъ и слѣдственныхъ дѣлъ, а равно составленіе заключеній по дѣламъ, въ которыхъ таковыя требуются Министромъ или учрежденіями Министерства.

Независимо сего было выработано положеніе объ инженерахъ, состоящихъ по Министерству и уволенныхъ въ частныя предпріятія.

Съ учрежденіемъ въ 1809 г. Корпуса Инженеровъ путей сообщенія установленъ былъ резервъ, въ который обращались инженеры, не получившіе штатнаго назначенія, и изъ котораго замѣщались открывающіяся вакансіи техническихъ должностей. Впослѣдствіи такіе инженеры, вмѣсто назначенія въ резервъ, зачислялись по Главному Управленію Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій, а затѣмъ по Министерству Путей Сообщенія.

Во избѣжаніе излишняго накопленія причисленныхъ инженеровъ, въ 1861 г. Высочайше разрѣшено было (18 марта): инженеровъ, не занимающихъ штатныхъ должностей или не исполняющихъ другихъ служебныхъ обязанностей, отчислять по Министерству, съ производствомъ имъ въ теченіе одного года жалованья, съ тѣмъ, что ежели въ продолженіе этого времени означенные инженеры не поступятъ на штатныя должности, то увольняются отъ службы по положенію.

Правила объ увольненіи инженеровъ въ частныя предпріятія были установлены Высочайшимъ повелѣніемъ 19 декабря 1866 г., по силѣ коего инженерамъ путей сообщенія предоставляется поступать на частныя желѣзныя дороги и по другимъ важнымъ государственнымъ сооруженіямъ, на срокъ трехъ лѣтъ, съ сохраненіемъ половиннаго по чину жалованья и положенныхъ денщичьихъ денегъ; въ 1868 г. состоялось, однако, Высочайшее повелѣніе объ обращеніи причитающагося такимъ инженерамъ половиннаго содержанія въ эмеритальную кассу инженеровъ путей сообщенія.

Проектированными вновь учрежденіемъ и штатами всѣ состоящіе по Министерству инженеры раздѣлены на штатныхъ и сверхштатныхъ. Штатныхъ инженеровъ, отъ IV до X класса включительно, положено имѣть не болѣе 20 человѣкъ, съ производствомъ имъ содержанія изъ особо ассигнуемой для сего суммы 30,000 р. соотвѣтственно классу каждаго изъ нихъ, и употреблять ихъ для исполненія разныхъ порученій по технической части и замѣщенія открывающихся вакансій. Относительно же сверхштатныхъ инженеровъ, число коихъ не было опредѣлено, предположено: предоставить имъ права государственной службы, но безъ назначенія какого либо содержанія по сему званію и, въ случаѣ неполученія ими въ теченіе двухъ лѣтъ штатныхъ мѣстъ, увольнять со службы.

Увольненіе инженеровъ въ частныя предпріятія допускалось на прежнихъ основаніяхъ, но производство положенныхъ имъ денщичьихъ денегъ и половиннаго жалованья прекращено и на будущее время постановлено взимать съ такихъ инженеровъ въ пользу эмеритальной кассы ежегодно по 12% съ окладовъ жалованія и столовыхъ, назначенныхъ штатнымъ инженерамъ, состоящимъ въ соотвѣтствующихъ съ увольняемыми классахъ. На томъ же основаніи предполагалось увольненіе инженеровъ путей сообщенія и въ постороннія вѣдомства [1]).

Вмѣстѣ съ тѣмъ, озабочиваясь необходимостью скорѣйшаго преобразованія центральнаго управленія Министерства, графъ Бобринскій представилъ Государю составленные имъ въ указанномъ направленіи и примѣнительно къ общей организаціи Министерствъ штаты и учрежденіе центральныхъ частей Министерства Путей

[1]] Всеподд. Отчетъ Арх. М. П. С. М-ра П. С. 1869—1873.

Сообщенія, а также и правила о состоящихъ по Министерству инженерахъ. Для временнаго урегулированія по онымъ дѣятельности Министерства, 31 Декабря 1870 г. послѣдовало Высочайшее повелѣніе привести означенные штаты, учрежденіе и правила въ исполненіе, въ видѣ опыта, на три года, а по истеченіи сего срока объ окончательномъ утвержденіи оныхъ представить установленнымъ порядкомъ. Статьею второю означеннаго Высочайшаго повелѣнія Министру Путей Сообщенія вмѣстѣ съ тѣмъ было предоставлено право дѣлать въ штатѣ центральнаго управленія измѣненія, какія окажутся необходимыми по требованію обстоятельствъ и перемѣнамъ въ кругѣ обязанностей управленій, не выходя лишь изъ предѣловъ ассигнованной по штатамъ суммы.

Такимъ образомъ по временному положенію 1870 г. управленіе шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній было соединено въ одно цѣлое подъ непосредственнымъ вѣдѣніемъ Начальника Управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, являвшагося ближайшимъ сотрудникомъ Министра по ввѣренной ему части. Органы, чрезъ посредство которыхъ дѣйствовалъ Начальникъ Управленія, были Департаментъ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній и Техническо-Инспекторскій Комитетъ, находившіеся подъ ближайшимъ его надзоромъ и вѣдѣніемъ, равно какъ и мѣстныя Управленія и лица, завѣдывавшія шоссейными и водяными сообщеніями.

На обязанности Начальника Управленія лежало: направленіе дѣйствій ввѣренныхъ ему частей и подвѣдомственныхъ мѣстъ и лицъ къ точному исполненію обязанностей, на нихъ возложенныхъ, надзоръ за дѣйствіями подчиненныхъ мѣстъ и лицъ и за правильнымъ дѣлопроизводствомъ во ввѣренныхъ ему частяхъ; наблюденіе за правильнымъ и своевременнымъ составленіемъ финансовыхъ смѣтъ по подлежащимъ частямъ и за исполненіемъ сихъ смѣтъ, на основаніи установленныхъ для сего правилъ наблюденія за точнымъ исполненіемъ законовъ, уставовъ, Высочайшихъ повелѣній и распоряженій высшаго начальства; надзоръ за правильнымъ устройствомъ и содержаніемъ путей сообщенія и представленіе Министру годового отчета о дѣйствіяхъ ввѣренныхъ ему частей.

Начальнику Управленія, въ предѣлахъ ввѣренной ему власти, предоставлено назначать по подвѣдомственному Управленію ревизіи, слѣдствія и дознанія. По личному составу Управленія шоссейными

и водяными сообщеніями Начальникъ имѣлъ право избирать лицъ на техническія должности вообще и на гражданскія должности IV и V классовъ и дѣлать Министру представленія о сихъ лицахъ.

Кромѣ изложенныхъ обязанностей Начальнику Управленія шоссейными и водяными сообщеніями предоставлены также нижеслѣдующія особыя права:

По производству работъ и вообще по технической части: утверждать проекты, смѣты и кондиціи изъ открытыхъ уже по финансовымъ смѣтамъ кредитовъ: по содержанію и ремонту путей сообщенія и сооруженій на всякую сумму, а по работамъ новымъ, когда исчисленная по технической смѣтѣ сумма не превосходитъ 25.000 р., а самая работа уже разрѣшена къ производству; разрѣшать признанныя нужными отступленія отъ утвержденныхъ проектовъ и смѣтъ, если таковыя не потребуютъ увеличенія общей смѣтной или подрядной суммы; утверждать производство экстренныхъ работъ, не превышающихъ 5.000 р. и разрѣшать вопросы, возникающіе по ревизіи технической отчетности;

По производству торговъ и исполненію подрядовъ: разрѣшать производство новыхъ торговъ на всякую сумму въ случаѣ неуспѣха первыхъ и когда отъ повторенія торговъ можно предвидѣть большую пользу; утверждать окончательно всякіе подряды и поставки на сумму до 25.000 р., когда сумма на нихъ назначена смѣтою или сверхсмѣтнымъ кредитомъ, когда торги произведены правильно, а состоявшіеся на торгахъ цѣны признаются выгодными; разрѣшать предоставленіе подряда одному лицу, въ случаѣ неявки большаго числа лицъ, если отъ новыхъ торговъ нельзя ждать успѣха или работа не терпитъ отлагательства; разрѣшать въ случаѣ неуспѣшности торговъ, производство операціи хозяйственнымъ образомъ, когда смѣтная стоимость таковой не превышаетъ 25,000 р. и когда самая операція разрѣшена и сумма на оную уже ассигнована; разрѣшать съ соблюденіемъ установленныхъ правилъ передачу подряда отъ одного лица другому; разрѣшать отсрочки по исполненію обязательствъ не болѣе, какъ на два мѣсяца, съ тѣмъ, однако, чтобы отъ сего не произошло никакого ущерба для казны; опредѣлять денежныя взысканія съ неисправныхъ подрядчиковъ и поставщиковъ на основаніи контрактовъ и существующихъ постановленій и разрѣшатъ, на основаніи суще-

ствующихъ узаконеній, жалобы подрядчиковъ и завѣдывающихъ работами лицъ и управленія;

По продажѣ казеннаго ненужнаго и негоднаго имущества: разрѣшать продажу движимаго имущества по первоначальной его стоимости до 5.000 р. а недвижимаго до 2.000 р. и утверждать торги на продажу означеннаго движимаго и недвижимаго имущества;

По денежнымъ взысканіямъ съ служащихъ и частныхъ лицъ Начальнику Управленія предоставлено право слагать взысканія по Высочайшимъ Манифестамъ, по безнадежности, на сумму до 1.000 р., съ подрядчиковъ неустойки и штрафы за просрочки до 300 р., если ихъ неисправностью ни казнѣ, ни частнымъ лицамъ не причинено убытка.

Кромѣ всѣхъ перечисленныхъ правъ, Начальнику Управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній Положеніемъ 1870 г. предоставлено еще право подписывать за Министра рапорты въ Правительствующій Сенатъ и вести переписку съ Министрами и равными имъ лицами по собранію разныхъ свѣдѣній и доставленію таковыхъ отъ Министерства Путей Сообщенія въ другія Министерства.

При Начальникѣ Управленія шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній состояли два чиновника особыхъ порученій въ VI и VII классахъ и секретарь въ VII классѣ.

Въ Департаментѣ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, органѣ, чрезъ который дѣйствовалъ Начальникъ Управленія по ввѣренной ему части, сосредоточивалась вся административно-хозяйственная часть по шоссейнымъ и водянымъ сообщеніямъ.

Сверхъ сего, особыми постановленіями къ вѣдѣнію Департамента шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній были отнесены работы по торговымъ портамъ, зданія Министерства и другія сооруженія, и разсмотрѣніе проектовъ и смѣтъ или другихъ техническихъ данныхъ по гражданскимъ сооруженіямъ постороннихъ вѣдомствъ согласно существующимъ на сей предметъ правиламъ.

Департаментъ поставленъ подъ непосредственное руководство Директора, которому представлено было утверждать хозяйственные кондиціи и торги, когда исчисленная по смѣтамъ сумма или цѣна состоявшаяся на торгахъ, не превосходя ассигнованнаго на то кредита, не превышаетъ 15.000 руб. Право утверждать означенные кондиціи и торги предоставлено Директору, въ томъ лишь

однако, случаѣ, если по работамъ не будутъ требоваться измѣненія въ утвержденныхъ уже проектахъ. Засимъ Директоръ имѣетъ право разрѣшать продажу ненужнаго и негоднаго движимаго имущества, цѣнностью по первоначальной стоимости имущества до 2.000 р. включительно и утверждать торги по продажѣ сихъ имуществъ, если торговая цѣна выгодна и торги произведены законно; публичные же торги на продажу недвижимаго имущества Директору предоставлено утверждать, если продаваемое имущество стоило казнѣ не свыше 500 р. какая бы цѣна ни состоялась на торгахъ.

Что касается дѣлъ, выходящихъ изъ круга ввѣренной Директору власти, то таковыя докладывались имъ Начальнику Управленія.

Относительно внутренняго устройства и распорядка ввѣренныхъ ему дѣлъ, Департаментъ былъ разбитъ на 5 дѣлопроизводствъ ближайшее распредѣленіе занятій между коими было вслѣдъ за симъ установлено приказомъ по управленію шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній отъ 22 января 1871 г.

Во главѣ каждаго дѣлопроизводства поставленъ дѣлопроизводитель—двое изъ нихъ въ V классѣ и трое въ VI; въ помощь имъ даны 10 старшихъ и 12 младшихъ помощниковъ.

Другой органъ, чрезъ посредство котораго дѣйствовалъ Главный Начальникъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, былъ Техническо-Инспекторскій Комитетъ, во главѣ котораго находился завѣдывающій Технической и Инспекторской частями по шоссейнымъ и водянымъ сообщеніямъ. Задачи, возложенныя по положенію 1870 г. на Техническо-Инспекторскій Комитетъ, состояли въ разсмотрѣніи проектовъ, смѣтъ и кондицій въ искусственномъ отношеніи, техническихъ предположеній и вопросовъ, а также въ ревизіи технической отчетности и надзорѣ за надлежащимъ устройствомъ и дѣйствіемъ мѣстныхъ органовъ управленія путей сообщенія въ техническомъ и инспекторскомъ отношеніи.

Завѣдывающему Техническо-Инспекторскимъ Комитетомъ предоставлялось право утверждать проекты, смѣты и кондиціи на правительственныя работы, подлежащія производству изъ открытыхъ уже по финансовымъ смѣтамъ кредитовъ, по содержанію и ремонту путей сообщенія и сооруженій до 15.000 р. и когда при томъ самая работа уже разрѣшена къ производству; кромѣ сего завѣдывающій утверждалъ ревизію технической отчетности на вся-

кую сумму, если по ревизіи не окажется никакихъ обстоятельствъ, возбуждающихъ сомнѣніе въ правильности, и производилъ осмотры работъ и сооруженій.

О всѣхъ дѣлахъ, превышающихъ его власть, Завѣдывающій, подобно Директору Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, представлялъ Начальнику Управленія, по принадлежности.

Въ Комитетѣ состояли 7 инженеровъ для техническихъ занятіи, изъ коихъ одинъ въ V классѣ, остальные въ VI—VIII классѣ, по двое въ каждомъ классѣ, и дѣлопроизводитель, избиравшійся или изъ инженеровъ или же изъ гражданскихъ чиновниковъ, положенный въ VI классѣ. Кромѣ сего при Комитетѣ состоялъ архитекторъ.

Особаго дѣленія на отдѣлы или дѣлопроизводства, подобно тому, какъ это было въ Департаментѣ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, въ Техническо-Инспекторскомъ Комитетѣ первоначально не существовало. Комитетъ имѣлъ строго коллегіальный характеръ и всѣ дѣла, поступавшія въ оный, разсматривались сообща всѣми членами Комитета, на коихъ одновременно съ симъ возложены были обязанности инспекторовъ шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.

Затѣмъ при Комитетѣ и Департаментѣ состоялъ врачъ, съ окладомъ жалованья въ 900 р. и по должности въ VII классѣ.

На содержаніе Начальника Управленія съ чиновниками особыхъ порученій и съ секретаремъ было ассигновано 14.800 р., на содержаніе Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній 56.400 р. и Техническо-Инспекторскаго Комитета-31.800 р.; сверхъ того на хозяйственные расходы 23.300 руб.

Подобнымъ же образомъ было организовано по штатамъ 1870 г. и центральное управленіе подвѣдомственными Министру Путей Сообщенія желѣзными дорогами, завѣдываніе коими возлагалось на Начальника Управленія желѣзныхъ дорогъ, Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ и Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ.

На содержаніе Управленія желѣзными дорогами было ассигновано по штатамъ 161.400 р. ежегодно, въ томъ числѣ: на содержаніе Начальника Управленія, съ положенными при немъ тремя чиновниками особыхъ порученій и секретаремъ—16.800 р., на

Техническо-Инспекторскій Комитетъ желѣзныхъ дорогъ—54.000 р., на содержаніе Департамента Желѣзныхъ Дорогъ—59,000 р. и на общіе расходы Комитета и Департамента по найму чертежниковъ, и прочія хозяйственныя и канцелярскія надобности—31.200 р.

Техническо-Инспекторскій Комитетъ состоялъ изъ завѣдующаго техническою и инспекторскою частями по желѣзнымъ дорогамъ, семи инженеровъ для техническихъ занятій, Начальника чертежной, архитектора, двухъ инженеровъ-механиковъ и двухъ ревизоровъ; причемъ послѣднія двѣ категоріи должностей могли быть замѣщаемы по вольному найму. Для дѣлопроизводства Комитета полагался дѣлопроизводитель съ двумя старшими и такимъ же числомъ младшихъ помощниковъ. Составъ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ былъ опредѣленъ изъ Директора, Вице-Директора, 5 дѣлопроизводителей, бухгалтера, 10 старшихъ и 12 младшихъ помощниковъ дѣлопроизводителей и чиновника для иностранной переписки.

Независимо отъ преобразованія центральныхъ учрежденій Министерства, въ то же время былъ внесенъ графомъ Бобринскимъ въ Государственный Совѣтъ и проектъ преобразованія Округовъ Путей Сообщенія образованныхъ по Высочайше одобренному 2 іюля 1843 г. предположенію, вызывалось, по мнѣнію графа Бобринскаго, съ одной стороны, тѣмъ, что положенія и штаты 1843 г. все еще не были утверждены законодательнымъ порядкомъ и самое устройство Округовъ, по требованію обстоятельствъ, пришло въ значительное разнорѣчіе съ первоначальнымъ положеніемъ, а съ другой стороны, преобразованіе это представлялось необходимымъ для устраненія оказавшихся неудобствъ въ мѣстномъ управленіи и для согласованія онаго съ преобразованіями совершившимися и имѣющими совершиться въ центральномъ управленіи путей сообщенія. Въ числѣ главнѣйшихъ сознанныхъ, по указаніямъ опыта, неудобствъ означеннаго устройства, графомъ Бобринскимъ указывались: неравномѣрное распредѣленіе путей между Округами и несоотвѣтствующая существу дѣлъ система опредѣленія раіоновъ Округовъ входящими въ ихъ составъ губерніями; замедленіе въ производствѣ и разрѣшеніе дѣлъ, подвергающихся, съ незначительными исключеніями, разсмотрѣнію Общихъ Присутствій коллегіальнымъ порядкомъ; суще-

ствованіе излишней инстанціи въ лицѣ начальниковъ отдѣленій Округовъ, такъ какъ занятія этихъ лицъ состоятъ большею частью въ передачѣ распоряженій Окружнаго Правленія дистанціоннымъ начальникамъ и въ передачѣ представленій сихъ послѣднихъ Окружному Правленію; въ излишней сложности технической отчетности, ведущей къ огромному накопленію отчетовъ, повѣряемыхъ Правленіями, но окончательно утверждаемыхъ Министерствомъ. Въ видахъ устраненія упомянутыхъ и нѣкоторыхъ другихъ неудобствъ существовавшей системы, графомъ Бобринскимъ было внесено на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта вновь проектированное Положеніе о мѣстномъ управленіи шоссейными и водяными путями, а также росписаніе и штаты Округовъ путей сообщенія.

Но этотъ проектъ, представленный вмѣстѣ съ проектомъ преобразованія центральныхъ учрежденій, какъ выше сказано, былъ возвращенъ Министру съ заключеніемъ Главноуправляющаго II Отдѣленіемъ Собственной Его Императорскаго Величества Канцеляріею, для вторичнаго внесенія, по разсмотрѣніи въ Государственномъ Совѣтѣ. Но по тому же докладу 31 декабря 1870 г., коимъ графъ Бобринскій испрашивалъ Высочайшее разрѣшеніе на внесеніе составленнаго имъ проекта учрежденія Министерства Путей Сообщенія и штата центральнаго управленія сего Министерства неотлагательно въ видѣ опыта на три года, преобразованіе мѣстнаго управленія шоссейными и водяными сообщеніями онъ предполагалъ отложить, въ виду возникшихъ предположеній о новомъ устройствѣ общаго губернскаго управленія, для согласованія этого преобразованія съ устройствомъ общаго губернскаго упуправленія и съ возникшими новыми предположеніями объ устройствѣ управленія и хозяйства по шоссейнымъ и водянымъ сообщеніямъ на иныхъ, болѣе правильныхъ основаніяхъ. Вслѣдствіе сего внесенныя въ Государственный Совѣтъ графомъ Бобринскимъ, въ мартѣ 1870 г., представленія были, по его просьбѣ, возвращены въ январѣ 1871 г., обратно въ Министерство Путей Сообщенія.

XVI.

Графъ Бобринскій 2-й не долго былъ Министромъ и 2 сентября 1871 г., за его болѣзнью, Управляющимъ Министерствомъ былъ назначенъ графъ Алексѣй Павловичъ Бобринскій 1-й, а 16 апрѣля 1872 года утвержденъ въ должности Министра.

Графъ Алексѣй Павловичъ Бобринскій 1-й образованіе получилъ въ Императорскомъ Александровскомъ лицеѣ и первоначально служилъ по выборамъ, а затѣмъ въ Стрѣлковомъ полку Императорской Фамиліи. По назначеніи флигель-адъютантомъ графъ Бобринскій находился при особѣ Государя, для сопровожденія въ Высочайшихъ поѣздкахъ. Въ 1869 г. онъ былъ назначенъ членомъ Совѣта Министерства и въ 1870 г., по Высочайшему повелѣнію, былъ командированъ въ Англію для осмотра желѣзныхъ дорогъ. 20 мая 1871 года послѣдовалъ Высочайшій Указъ о назначеніи его Товарищемъ Министра Путей Сообщенія.

Въ должности Министра графъ Бобринскій 1-й состоялъ по 10 іюля 1874 г.

За время управленія вѣдомствомъ гр. Бобринскаго 2-го и гр. Бобринскаго 1-го, 1869—1874 гг. условія выдачи концессій на сооруженіе желѣзныхъ дорогъ были существенно измѣнены.

Правилами 1868 г. о порядкѣ выдачи концессій была понижена стоимость постройки дорогъ, но не устранялась невыгодное для казны употребленіе концессій. Напротивъ, вслѣдствіе пониженія строительныхъ поверстныхъ цѣнъ, явилось для строителей болѣе побужденія къ пріобрѣтенію выгодъ въ ущербъ качествамъ сооруженія; увлекаясь соревнованіемъ, соискатели концессій значительно понижали цѣны, не отказываясь отъ прежнихъ выгодъ;

правительство же, не производившее предварительнаго изслѣдованія сдаваемыхъ линій, не имѣло данныхъ для сужденія о дѣйствительной стоимости постройки тѣхъ линій.

Вслѣдствіе этого, 26 декабря 1870 г., по всеподданнѣйшему докладу гр. Бобринскаго 2-го, были Высочайше утверждены новыя правила для выдачи концессій, именно: на Министерство Путей Сообщенія возложено производство предварительныхъ изысканій по предположеннымъ къ постройкѣ желѣзнымъ дорогамъ, и составленіе, на основаніи сихъ изысканій, нормальныхъ условій концессіи на каждую дорогу; эти условія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, подлежали представленію на Высочайшее одобреніе черезъ Комитетъ Министровъ.

За симъ предоставлялось Министру Путей Сообщенія выбирать концессіонера черезъ негласную между ними конкуренцію, при обязательствѣ образовать акціонерное общество и построить желѣзную дорогу въ опредѣленныхъ техническихъ условіяхъ, за опредѣленную цѣну и къ опредѣленному сроку. Опредѣленіе времени и условій выпуска акцій и облигацій учрежденнаго общества было предоставлено Министру Финансовъ. Окончательная концессія подлежала Высочайшему утвержденію.

Этимъ полагалось устранить неосновательность запрашиваемыхъ цѣнъ; но при этомъ опять не устранялась возможность неправильнаго пользованія концессіею, подъ фирмами акціонернаго общества, безъ дѣйствительнаго учрежденія таковаго; такъ какъ самое учрежденіе общества оставалось въ распоряженіи концессіонера.

Въ виду этого, 30 марта 1873 года, по разсмотрѣніи въ Совѣтѣ Министровъ всеподданнѣйшей записки Министра Путей Сообщенія гр. Бобринскаго 1-го, были Высочайше утверждены слѣдующія правила выдачи концессій—не отдѣльнымъ лицамъ, но акціонернымъ обществамъ, образуемымъ при участіи правительства, такимъ образомъ: по Высочайшемъ утвержденіи устава для предположеннаго акціонернаго общества и техническихъ условій и разцѣночной вѣдомости для предположенной желѣзной дороги, Министръ Путей Сообщенія, въ согласіи съ Министромъ Финансовъ, открываетъ публичную подписку на акціи учреждаемаго общества: въ Государственномъ банкѣ, въ его отдѣленіяхъ и частныхъ банкахъ,—опубликовавъ предварительно уставъ, техническія условія, разцѣноч-

ную вѣдомость, нарицательную стоимость строительнаго капитала акцій, подписную цѣну акцій, сроки и мѣста подписокъ, сроки и размѣръ денежныхъ взносовъ по акціямъ и условія разверстки акцій между подписчиками. Опредѣленіе финансовыхъ условій было предоставлено Министру Финансовъ, опредѣленіе прочихъ условій— Министру Путей Сообщенія. Всѣ распоряженія по подпискѣ на акціи и по образованію общества должны были производиться чрезъ «временный учредительный комитетъ», составленный изъ представителей подлежащихъ вѣдомствъ.

По разверсткѣ акцій и по выборѣ правленія первымъ общимъ собраніемъ акціонеровъ, общество признавалось состоявшимся и начинало дѣйствовать, имѣя въ составѣ своего правленія постояннаго правительственнаго Директора отъ Министерства Путей Сообщенія, облеченнаго обязанностями и правами прокурора.

На сихъ основаніяхъ полагалось учредить 4 общества: Оренбургской, Привислянской, Уральской и Фастовской жел. дорогъ. Но прежде учрежденія этихъ обществъ послѣдовали нѣкоторыя измѣненія правилъ 30 марта 1873 г., въ силу коихъ учрежденіе тѣхъ обществъ состоялось, въ 1874 г., безъ участія временнаго учредительнаго комитета, подъ исключительнымъ руководствомъ Министерства Финансовъ, безъ предварительнаго опубликованія условій разверстки акцій и съ подпискою на акціи въ немногихъ мѣстамъ. Крупные капиталисты, стремясь къ сосредоточенію выпускаемыхъ акцій въ своихъ рукахъ, и не зная условій разверстки, пріобрѣтали капиталы отовсюду для подписки на возможно большее количество акцій, и, кромѣ того, скупали акціи послѣ подписки, по возвышенной цѣнѣ. Такимъ образомъ цѣль правилъ 30 марта 1873 г. не была достигнута, и новыя дороги опять оказались въ единоличномъ распоряженіи строителей, дѣйствующихъ отъ имени акціонерныхъ обществъ.

По Высочайше утвержденному 30 іюня 1874 г. положенію Комитета Министровъ, образованіе желѣзнодорожныхъ обществъ публичною подпискою на акціи было признано неудобнымъ, какъ и постройка желѣзныхъ дорогъ отъ Правительства, и Министрамъ Путей Сообщенія и Финансовъ было предоставлено пріискать иной способъ для сооруженія дорогъ: Донецкой каменно-угольной и Мелитопольской.

Но это положеніе было выработано уже при Министрѣ адмиралѣ Посьетѣ.

Между тѣмъ, по мѣрѣ развитія желѣзнодорожной сѣти, черезъ выдачу концессій на постройку и эксплоатацію отдѣльныхъ желѣзныхъ дорогъ, обнаружилась необходимость объединенія дѣятельности этихъ дорогъ, особенно тѣхъ, которыя смыкаются въ цѣлыя линіи, прорѣзывающія большія пространства и соединяющія важные торговые пункты. Необходимость такого объединенія побудила къ созыву въ 1869 г., при Министерствѣ Путей Сообщенія, общаго съѣзда представителей желѣзнодорожныхъ предпріятій.

На этомъ первомъ общемъ съѣздѣ было, между прочимъ, положено начало «прямой», т. е. непрерывной перевозки пассажировъ по смыкающимся желѣзнымъ дорогамъ, и составлялось распредѣленіе желѣзныхъ дорогъ по группамъ и назначеніе перегрузочныхъ станцій для «прямой», т. е. непрерывной перевозки грузовъ по смыкающимся желѣзнымъ дорогамъ, эксплоатируемымъ разными обществами. При этомъ же, для частныхъ соглашеній между дорогами той-же группы, было опредѣлено составлять частные съѣзды представителей тѣхъ дорогъ.

Развитіе желѣзныхъ дорогъ, между тѣмъ, продолжало идти впередъ. Такъ, при графѣ Бобринскомъ 2 было сооружено 2.505 в., а при графѣ Бобринскомъ 1 прибавилось еще 5.103 в.

При такомъ развитіи сѣти желѣзныхъ дорогъ и постепеннымъ увеличеніи движенія по всѣмъ вообще путямъ сообщенія, для болѣе правильнаго урегулированія дорожнаго дѣла явилась надобность имѣть въ составѣ Министерства особое учрежденіе, на обязанности котораго лежала-бы регистрація какъ самаго движенія и происходящихъ при семъ разныхъ случайныхъ обстоятельствъ, съ распредѣленіемъ ихъ по извѣстнымъ категоріямъ, такъ и классификація провозимыхъ товаровъ. Съ этою цѣлью по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія, Высочайше разрѣшено было 2 августа 1873 г., образовать при Министерствѣ Путей Сообщенія Временный Статистическій Отдѣлъ—«для собиранія, провѣрки и раціональной обработки статистическихъ матеріаловъ по всѣмъ вопросамъ, касаюхимся до устройства, улучшенія и эксплоатаціи путей сообщенія, какъ рельсовыхъ, такъ водяныхъ и шоссейныхъ» при чемъ къ образованію отдѣла было повелѣно приступить без-

отлагательно, не ожидая утвержденія новыхъ штатовъ Министерства законодательнымъ порядкомъ.

Что касается шоссейнаго дѣла то дѣятельность Министерства Путей Сообщенія за этотъ періодъ времени ограничивалась передачею шоссе въ вѣдѣніе земствъ. Такъ Высочайше утвержденнымъ 25 апрѣля 1871 г. положеніемъ Комитета Министровъ разрѣшена передача земству Московской губерніи, на 10 лѣтъ, ремонтнаго содержанія 518 в. шоссейныхъ дорогъ этой губерніи, со всѣми принадлежностями и съ правомъ взиманія шоссейнаго сбора, — на слѣдующихъ основаніяхъ: а) въ пособіе земству отчисляется ежегодно, изъ ассигнуемыхъ по смѣтѣ Министерства Путей Сообщенія суммъ на ремонтное вообще содержаніе шоссейныхъ дорогъ, по 207.200 руб., т. е. по 400 руб. на версту сданныхъ земству шоссе; б) въ производствѣ ремонтныхъ и вообще строительныхъ работъ и распоряженій на переданныхъ земству шоссе оно подчиняется техническому наблюденію инспекціи отъ Министерства Путей Сообщенія, состоящей въ вѣдѣніи Губернатора; в) остаточныя, за всѣми ремонтными расходами, суммы отъ упомянутаго денежнаго пособія отъ казны и отъ шоссейнаго денежнаго сбора должны быть обращаемы на устройство новыхъ шоссейныхъ дорогъ въ губерніи.

Въ 1872 г., по Высочайше утвержденному 20 мая положенію Комитета Министровъ, состоялась передача 225 в. шоссейныхъ дорогъ Тульской губерніи, на тѣхъ же основаніяхъ, въ хозяйственное завѣдываніе мѣстнаго губернскаго земства. Что же касается водяныхъ сообщеній, то, помимо ремонтныхъ работъ и мѣстныхъ улучшеній къ этому времени относится начало сооруженія морскаго канала отъ СПБ. до кронштадта и устройства СПБ. и Кронштадскаго портовъ.

Въ 1872 г., по всеподданнѣйшему докладу графа Бобринскаго І-го, послѣдовало, 20 января Высочайшее повелѣніе—учредить при Министерствѣ Путей Сообщенія временный комитетъ, подъ предсѣдательствомъ тайн. сов. инж. Корбедзѣ 1-го, изъ представителя разныхъ вѣдомствъ и СПБ. и Кронштадскаго купсчества, для обсужденія вопросовъ объ устройствѣ морскаго канала и СПБ. и Кронштадскаго портовъ.

Предположенія этого Комитета были внесены въ іюнѣ того же

года графомъ Бобринскимъ 1-мъ въ особое совѣщаніе, Высочайше для его учрежденное, подъ предсѣдательствомъ, Вел. Кн. ген.-адмирала Алексѣе Александровича, изъ ген.-адъют. Чевкина и Министровъ Финансовъ и Путей Сообщенія.

11 іюня того же года состоялось Высочайшее одобрѣніе слѣдующихъ основаній, принятыхъ къ руководству означеннымъ совѣщаніемъ, согласно съ предположеніями Министра Путей Сообщенія:

1) Устроить и содержать, въ видѣ государственнаго, а не частнаго пути, и слѣдовательно на счетъ казны—карабельный каналъ, глубиною до 20 ф., для безостановочнаго хода между Кронштадтомъ и Невою судовъ сидящихъ до 18½ ф.;

2) Поправить этотъ каналъ по Екатерингофскому форватеру Невы, между Канонерскимъ островомъ съ одной стороны и островами Вольнымъ и Гутуевскимъ, съ другой;

3) Устройство на этихъ островахъ, въ связѣ съ новыми каналами, гаваней и складовъ, предоставить частной предпріимчивости, то съ необходимымъ огражденіемъ отъ всякой возможности монополіи;

4) Вмѣстѣ съ дамбами канала, необходимою оныхъ принадлежностью должна быть полоса земли, простирающаяся на 10 саж. отъ внѣшней ихъ подошвы.

Составленный на этихъ основаніяхъ подобный проектъ былъ разсмотрѣнъ въ Высочайше утвержденномъ 19 мая 1873 г. совѣщаніи, подъ предсѣдательствомъ ген.-адъютанта Чевкина изъ Министровъ Путей Сообщенія и Финансовъ и вр. упр. Морскимъ Министерствами.

Высочайше утвержденнымъ протоколомъ этого совѣщанія представленный проектъ былъ одобренъ. Проектъ кондицій на сдачу работъ и проектъ положенія о временномъ управленіи по устройству канала, внесенные гр. Бобринскимъ въ Комитетъ Министровъ, были Высочайше утверждены, по положенію Комитета, 13 іюня 1874 г.

Временное Управленіе по устройству СПБ. морскаго канала образовано въ слѣдующемъ составѣ: 1) Комитетъ подъ предсѣдательствомъ Высочайше назначеннаго лица, изъ 4-хъ членовъ отъ Министерства Путей Сообщенія и по одному члену отъ Министровъ: Военнаго, Морскаго, Финансовъ и отъ СПБ. градоначальства и кромѣ того Министру Финансовъ предоставлено было пригласить къ участію въ этомъ комитетѣ одного представителя отъ СПБ. биржеваго купе-

чества, съ правами голоса наравнѣ съ прочими членами, и 2 инженеръ строитель, съ помощникомъ, и при нихъ инженеры производители работъ.

Но это временное управленіе открыло свои дѣйствія уже при Министрѣ Путей Сообщенія адм. Посьетѣ, 19 августа 1874 [1]).

Изъ сооруженій въ столицѣ наиболѣе замѣчательнымъ является памятникъ Императрицѣ Екатеринѣ II [2]).

Еще въ 1862 г. Императору Александру II было угодно заказать академику Микѣшину памятникъ Императрицѣ. Бронзовая статуя сего памятника, отлитая на заводѣ Шопена, была поставлена въ саду Царскаго Села, предъ дворцомъ. Узнавъ объ этомъ, С.-Петербургское городское общество всеподданнѣйше ходатайствовало о постановкѣ памятника Императрицѣ въ С.-Петербургѣ, въ Александринскомъ скверѣ. Высочайшее соизволеніе на это ходатайство послѣдовало, и новый проектъ того же художника былъ Высочайше утвержденъ 4 февраля 1865 г. 1 іюня 1869 г. было приступлено къ работамъ, и 24 ноября того же года происходила закладка памятника.

Каменныя работы произведены съ подряда Балушкинымъ и Осетровымъ. Гранитъ, трехъ цвѣтовъ, добытъ изъ сердобольскихъ каменоломенъ. Монолиты, каждый до 3-хъ саж. длиною и не менѣе 4.000 п. вѣсомъ, изготовлены такъ, чтобы всѣ бронзовыя части памятника могли быть соединены съ гранитомъ безъ посредства гвоздей, винтовъ и другихъ металлическихъ скрѣпленій; всѣ эти части соединены посредствомъ соотвѣтственныхъ выступовъ и гнѣздъ въ гранитѣ. По исправленіи модели согласно указаніямъ Государя, было приступлено къ отливкѣ бронзовыхъ частей на заводѣ Кагуна; сооруженіе памятника и устройство наружнаго сквера окончены осенью 1873 года; открытіе памятника состоялось 24 ноября того же года. Высота памятника $6^{1}/_{2}$ саж. [3]).

---

[1]) Всепод. Отч. по вѣдомству п. с. за 25 лѣтъ съ 19 февр. 1855 г. 19 февр. 1880 года.

[2]) Арх. М. П. С. дѣло Ос. Канц. № 5, 1863 г.

[3]) Всеподд. Отч. по вѣдомству п. с. за 25 лѣтъ съ 19 февр. 1855 г. по 19 февр. 1880 года.

XVII.

10 іюля 1874 года послѣдовало назначеніе на постъ Министра Путей Сообщенія Генералъ-Адъютанта, Адмирала Константина Николаевича Посьета. До этого назначенія, вся долголѣтняя, плодотворная служба Адмирала Посьета была посвящена флоту. Ему принадлежитъ нѣсколько серьезныхъ спеціальныхъ сочиненій, высоко цѣнимыхъ моряками, какъ, напримѣръ, «Вооруженіе военныхъ судовъ».

Въ 1855 г., состоя при Адмиралѣ Путятинѣ, посланномъ въ Японію для заключенія торговаго трактата, Адмиралъ Посьетъ принималъ участіе въ переговорахъ, результатомъ чего было заключеніе трактата, что являлось важной дипломатической побѣдой, въ виду замкнутости японцевъ и ихъ враждебнаго настроенія къ русскимъ. Трактатъ этотъ былъ заключенъ 26 января въ Симодѣ.

Въ 1858 г., капитанъ 1-го ранга, Посьетъ былъ избранъ Государемъ въ воспитатели Великаго Князя Алексѣя Александровича. Адмиралъ Посьетъ совершилъ съ Великимъ Княземъ рядъ поѣздокъ и плаваній, и своимъ просвѣщеннымъ руководствомъ въ дѣлѣ воспитанія Великаго Князя вполнѣ оправдалъ Высочайшее довѣріе. Помимо этого, Общество спасанія на водахъ обязано своимъ широкимъ распространеніемъ и достигнутыми результатами неутомимой дѣятельности адмирала Посьета, предсѣдателя общества [1]).

За время управленія Министерствомъ Адмирала Посьета въ центральныхъ учрежденіяхъ были произведены нѣкоторыя частныя измѣненія. Такъ, въ 1875 г. былъ упраздненъ совѣщательный комитетъ. Затѣмъ, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сооб-

---

[1]) Арх. М. П. С.

щенія, 28 февраля 1880 года., послѣдовало Высочайшее соизволеніе на переименованіе Департамента Общихъ Дѣлъ въ Канцелярію Министра Путей Сообщенія, безъ дополнительныхъ къ штатамъ Департамента ассигнованій и съ оставленіемъ за этою Канцеляріею бывшихъ до 1871 г. обязанностей и правъ Канцеляріи Министра и Штаба Корпуса Путей Сообщенія. Основаніемъ для такого переименованія послужили, какъ указано во всеподданнѣйшемъ докладѣ, «неудобство и даже невозможность замѣны Канцеляріи и Штаба Департаментомъ, ибо сей послѣдній, бывъ поставленъ въ одинаковыя съ остальными Департаментами условія, долженъ быть вмѣстѣ съ тѣмъ инспекторскимъ органомъ управленія, состоящимъ непосредственно при Министрѣ, передающимъ его приказанія прочимъ Департаментамъ и слѣдящимъ за ихъ исполненіемъ, т. е. онъ долженъ соединять въ себѣ несовмѣстимыя положенія. Вслѣдствіе сего, Министерство Путей Сообщенія не имѣетъ съ 1871 года того начальнаго органа управленія, коимъ надѣлены всѣ прочія Министерства, въ силу общаго учрежденія о нихъ, подъ именемъ «Канцеляріи Министра» и который необходимъ для всякаго управленія, какъ учрежденіе исполнительное, объединяющее и инспекторское по личному составу».

Между тѣмъ, число техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ быстро возростало. Такъ, до 1886 г. были открыты — техническія училища: Бологовское, Борисоглѣбское, Варшавское, Виленское, Воронежское, Гомельское, Донецкое, Калужское, Кіевское, Кременчугское, Люблинское, Михайловское (въ Тифлисѣ), Московское, Пензенское, Ростовское, Ревельское, Тульское, и нѣкоторые другіе. Кромѣ этихъ учебныхъ заведеній въ вѣдѣніи Министерства состояли Лепельская кондукторская школа и Вышневолоцкое училищѣ кондукторовъ. Дѣлопроизводство по всѣмъ этимъ учебнымъ заведеніямъ было возложено, до 1871 г., на Департаментъ Ж.-Д., а впослѣдствіи—на Департаментъ Общихъ Дѣлъ (съ 1880 г. Канц. Министра Путей Сообщенія). Возбуждавшіеся-же по этому дѣлопроизводству спеціальные вопросы, требовавшіе обсужденія въ коллегіальномъ порядкѣ, вносились на разсмотрѣніе въ 1871—1875 гг. въ Совѣщательный Комитетъ Министерства, а съ 1875—1877 гг.— въ особую комиссію по школамъ Министерства, учрежденную приказомъ Министра Путей Сообщенія 15 апрѣля 1875 г. Съ послѣ-

довательнымъ-же учрежденіемъ этихъ двухъ учрежденій, обсуждеденіе болѣе важныхъ вопросовъ по учебно-воспитательной части желѣзнодорожныхъ техническихъ училищъ возлагалось: на временныя комиссіи, съѣздъ преподавателей, начальниковъ и правительственныхъ наблюдателей этихъ училищъ и въ 1882 г.—на особео совѣщаніе съ участіемъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ; кромѣ того, для этой-же цѣли приглашались, разновременно, постороннія лица, знакомые съ учебно воспитательными вопросами.

Неудобство такого положенія ученыхъ заведеній вѣдомства побудило ген.-адъют. Посьета учредить, въ видѣ временной мѣры, особый учебный отдѣлъ, на каковое учрежденіе 29 іюня 1882 г. послѣдовало Высочайшее соизволеніе, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія [1]). Затѣмъ въ 1886 г. Государственный Совѣтъ въ соединенныхъ Департаментахъ и затѣмъ въ Общемъ Собраніи, разсмотрѣвъ представленіе Министерства Путей Сообщенія о техническихъ желѣзнодорожныхъ училищахъ, Высочайше утвержденнымъ 7 апрѣля мнѣніемъ, между прочимъ, положилъ: «учредить въ составѣ Министерства Путей Сообщенія Учебный Отдѣлъ и Инспекцію для завѣдыванія по ближайшимъ указаніямъ. Министра состоящими въ вѣдомствѣ названнаго Министерства учебными заведеніями». При отдѣлѣ положенъ Учебный Комитетъ. состоящій подъ предсѣдательствомъ Управляющаго Отдѣломъ, изъ 8 членовъ для разсмотрѣнія разныхъ вопросовъ, возникающихъ по учебной части. Средствами на содержаніе училищъ служилъ 15 руб. поверстный сборъ съ валового дохода, желѣзнодорожныхъ обществъ. Означенный фондъ, тѣмъ-же Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта былъ переданъ въ Министерство путей Путей Сообщенія.

Неудовлетворительное, въ началѣ 80-хъ годовъ, состояніе торговыхъ портовъ, обусловленное отчасти отсутствіемъ въ Министерствѣ Путей Сообщенія общаго плана дѣйствій по упорядоченію этой отрасли управленія, побудили Генералъ-Адъютанта Посьета представить, 1 іюля 1883 г., Его Императорскому Величеству особую записку съ изложеніемъ современнаго положенія портоваго дѣла въ Россіи, въ коей были приведены предполо-

---

[1]) Арх. М. П. С. дѣло Канц. М-ра. № 20, 1882 г.

женія о постепенномъ, сообразно съ ихъ экономическимъ, значеніемъ систематическомъ устройствѣ существующихъ портовъ и созданіи новыхъ сооруженій, а также указывалось на неотложность отпуска на означенный предметъ изъ средствъ Государственнаго Казначейства значительныхъ денежныхъ суммъ.

Помянутая записка удостоилась Высочайшаго одобренія, въ виду чего Генералъ-Адъютантомъ Посьетомъ были представлены въ Государственный Совѣтъ предположенія о приступѣ къ работамъ по улучшенію одновременно наиболѣе важныхъ для торговли портовъ, и слѣдствіемъ таковыхъ предположеній явилось внесеніе на смѣту 1885 г. 6.315.488 р. на новыя работы въ портахъ.

Ассигнованіе такихъ обширныхъ кредитовъ настолько увеличилъ работу центральнаго управленія по наблюденію за производствомъ портовыхъ работъ, что явилась необходимость либо значительно увеличить личный составъ Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, до сего вѣдавшій постройку коммерческихъ портовъ, либо создать въ составѣ Министерства Путей Сообщенія особый новый органъ для помянутой отрасли управленія.

Успѣшное веденіе дѣла и выгодные для казны результаты, достигнутые учрежденнымъ въ 1874 г. для постройки Спб. морскаго канала и привознаго при немъ порта, особымъ временнымъ Управленіемъ—побудили Министра войти 12 мая 1885 г. въ Государственный Совѣтъ съ представленіемъ объ учрежденіи, въ составѣ центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, особаго Временнаго Управленія по устройству коммерческихъ портовъ. По означенному проекту Временное Управленіе предполагалось поставить на ряду съ Департаментами Министерства, а личный составъ его долженъ былъ состоять изъ опредѣляемаго Высочайшею властью предсѣдателя и 7 членовъ, назначаемыхъ властью Министра: 4 отъ Министерства Путей Сообщенія, и по одному отъ Министерствъ: Финансовъ, Внутреннихъ Дѣлъ и Морскаго; послѣдніе трое назначались по соглашенію съ подлежащими Министрами; для веденія дѣлопроизводства предполагались: управляющій дѣлами, два дѣлопроизводителя и 3 помощника, для части Административно-Хозяйственной; для техническихъ же занятій—два старшихъ и 3 младшихъ инженера.

Въ виду того, что означенный проектъ не могъ быть разсмотрѣнъ весною 1885 г., Генералъ-Адъютантъ Посьетъ ходатайствовалъ объ учрежденіи особой Комиссіи о коммерческихъ портахъ, въ видѣ временной мѣры; 12 іюня того же года ему было Высочайше предоставлено образовать подобную комиссію, при чемъ въ распоряженіе Министра Путей Сообщенія было отпущено 27.000 р. На счетъ означенной суммы, 1 іюля 1885 года, была образована и Временная Комиссія по устройству коммерческихъ портовъ, при чемъ съ нею было соединено, учрежденное 25 іюня 1874 г. Временное Управленіе по устройству морского канала.

Развивающееся желѣзнодорожное дѣло равнымъ образомъ требовало усиленія органовъ управленія. Въ 1881 г. изъ вѣдѣнія Департамента Желѣзныхъ Дорогъ выдѣленъ былъ вопросъ о сооруженіи желѣзныхъ дорогъ распоряженіемъ Правительства и для сооруженія Криворогской и Баскунчакской желѣзной дороги, было образовано, согласно Высочайше утвержденному 20 февраля 1881 г. положенію Комитета Министровъ, особое Временное Управленіе. Въ томъ же году по положенію Комитета Министровъ 27 марта послѣдовало Высочайшее повелѣніе о принятіи Харьково-Николаевской желѣзной дороги въ завѣдываніе казны, и одновременно съ этимъ Министерства Путей Сообщенія приступило къ выработкѣ правилъ експлоатаціи дорогъ казною и къ составленію проекта общаго положенія объ управленіи эксплоатаціею Харьково-Николаевской желѣзной дороги.

Выработанный проектъ организаціи управленія эксплоатаціею казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, 6 сентября 1882 г. былъ внесенъ Министрами Путей Сообщеній въ Комитетъ Министровъ проектъ этотъ былъ Высочайше утвержденъ, по положенію Комитета, 15 октября того же года. На основаніи сего положенія Вр. Упр. по сооруженію Криворогской-Боскунгальской ж. д. было переименовано во Вр. Упр. каз. жел. дор., и 25 октября 1892 г. вступило въ завѣдываніе эксплуатаціею: Харьково-Николаевской, Ливенской Урахолейной и Баскунгольской ж. д.

Затѣмъ, 6 іюля 1884 года, послѣдовало Высочайшее повелѣніе о преобразованіи Совѣта Министерства. Соотвѣтственно двумъ главнымъ родамъ дѣятельности Министерства—административной и строительной эксплоатаціонной, Совѣтъ Министерства при этомъ

преобразованіи былъ раздѣленъ на два отдѣла: Административный и Техническій. Предсѣдателемъ Совѣта являлся Министръ, а членами: Товарищъ Министра, штатные члены и члены отъ другихъ вѣдомствъ, по соглашенію съ подлежащими Министерствами, утверждаемому Высочайшею властью, Директоры Департаментовъ и Канцеляріи Министра и Предсѣдатель Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Всѣ эти мѣры усиленія центральныхъ учрежденій новыми органами управленія вызывались быстрымъ развитіемъ и расширеніемъ круга дѣятельности вѣдомства. Помимо этого мѣстные органы Министерства Путей Сообщенія въ Округахъ тоже подверглисьвъ свою очередь нѣкоторымъ преобразованіямъ. Выработанный особо начначенною Комиссіею проектъ преобразованія мѣстнаго управленія Министерства Путей Сообщенія 14 мая 1877 года внесенъ былъ Министромъ Путей Сообщенія генералъ-адъютантомъ Посьетомъ на разсмотрѣніе Государственнаго Совѣта. Основною мыслью этого проекта являлось предположеніе соединить въ окружныхъ управленіяхъ завѣдываніе водяными и шоссейными путями съ надзоромъ за желѣзными дорогами.

При обсужденіи сего представленія, Государственный Совѣтъ, въ Соединенныхъ Департаментахъ Законовъ и Государственной Экономіи, призналъ, что необходимыя для правильнаго, быстраго и удобнаго сообщенія по желѣзнымъ дорогамъ мѣропріятія тогда только могутъ имѣть надлежащій успѣхъ, когда мѣстные органы надзора за сими дорогами будутъ всецѣло посвящать свою дѣятельность наблюденію за состояніемъ рельсовыхъ путей и что для этого необходимо поставить ихъ самостоятельно и отдѣльно въ ряду мѣстныхъ управленій Министерства Путей Сообщенія, съ тѣмъ, чтобы сношенія этихъ органовъ съ центральными учрежденіями Министерства могли совершаться быстро, не встрѣчая никакихъ препятствій въ ненужныхъ промежуточныхъ инстанціяхъ. Поэтому Государственный Совѣтъ полагалъ: при преобразованіи мѣстныхъ управленій Министерства Путей Сообщенія, не соединять въ Окружныхъ Правленіяхъ надзора за желѣзными дорогами съ завѣдываніемъ шоссейными и водяными сообщеніями. Мнѣніе это удостоилось Высочайшаго утвержденія, а самый проектъ положенія, въ іюнѣ 1879 года, былъ возвращенъ въ Министерство Путей Сообщенія для пересоставленія.

Между тѣмъ, въ виду крайней ограниченности назначенныхъ штатами 1843 г. окладовъ содержанія въ Округахъ путей сообщенія, Министру Путей Сообщенія, Высочайше утвержденнымъ 20 мая 1875 г. мнѣніемъ Государственнаго Совѣта, было предоставлено: а) дѣлать въ дѣйствующихъ штатахъ и въ существующемъ распредѣленіи обязанностей мѣстныхъ управленій Вѣдомства Путей Сообщенія тѣ измѣненія, какія окажутся необходимыми по требованію обстоятельствъ, не учреждая, однако, новыхъ должностей и не выходя изъ общей назначенной по дѣйствующимъ штатамъ суммы, и б) чиновниковъ, которые окажутся излишними, увольнять на общемъ для остающихся за штатомъ основаніи, а освобождающіяся отъ упраздненія или сокращенія должностей денежныя средства обращать на производство оставляемымъ на службѣ лицамъ добавокъ къ штату ихъ содержанія, наблюдая, чтобы добавки сіи не превышали, для Начальниковъ Округовъ, ихъ Помошниковъ, членовъ Общаго Присутствія Правленій Округовъ, начальниковъ отдѣленій Правленія и начальниковъ отдѣленія Округа—40%, для помощниковъ начальниковъ всѣхъ остальныхъ чиновъ 60% получаемыхъ сими лицами постоянныхъ штатныхъ окладовъ, кромѣ разъѣздныхъ денегъ.

Въ то же время, въ виду выяснившейся необходимости въ организаціи правильнаго судоходно-полицейскаго надзора на водяныхъ путяхъ сообщенія, по всеподданнѣйшему докладу 24 іюня 1875 г. Высочайше предоставлено Министру Путей Сообщенія учреждать, въ видѣ опыта, должности Инспекторовъ судоходства на рѣкахъ и водяныхъ системахъ, гдѣ встрѣтится въ томъ надобность, а по мѣрѣ изготовленія для инспекціи пароходовъ и паровыхъ барказовъ, назначать для командованія ими опытныхъ офицеровъ морскаго вѣдомства, съ предоставленіемъ имъ правъ Помощниковъ Инспекторовъ судоходства, съ подчиненіемъ инспекцій Начальникамъ Округовъ; при этомъ потребный на содержаніе судоходныхъ инспекцій расходъ разрѣшено было относить на остатки отъ суммъ, назначаемыхъ на содержаніе Округовъ путей сообщенія и ассигнуемыхъ на работы по водянымъ сообщеніямъ, на содержаніе паровыхъ судовъ и вообще на улучшеніе водяныхъ сообщеній.

Первый опытъ измѣненія, на приведенныхъ основаніяхъ, штатовъ 1843 г. произведенъ былъ въ штатѣ VII (Могилевскаго

Округа, именно: Помощникъ начальника Округа сдѣланъ вмѣстѣ съ тѣмъ и Инспекторомъ шоссейныхъ дорогъ, а изъ двухъ членовъ Общаго Присутствія должность одного поручена Инспектору судоходства. Изъ трехъ начальниковъ отдѣленій въ Округѣ и помощниковъ ихъ оставленъ только одинъ начальникъ отдѣленія по воднымъ сообщеніямъ. Завѣдываніе водяными дистанціями, гдѣ есть техническія сооруженія [1]), поручено помощникамъ инспектора изъ инженеровъ, а на естественныхъ водяныхъ путяхъ надзоръ за судоходствомъ возложенъ на помощниковъ инспектора изъ морскихъ офицеровъ. Начальники шоссейныхъ дистанцій подчинены непосредственному вѣдѣнію Окружнаго Правленія. При такомъ преобразованіи VII Округа представилась возможность сократить число служащихъ и увеличить размѣръ содержанія наличныхъ чиновниковъ, не требуя особаго кредита сверхъ ассигнованной по штату VIII Округа суммы. Вмѣстѣ съ тѣмъ оклады всѣхъ вообще чиновниковъ назначены въ круглыхъ цифрахъ по должностямъ, а не по чинамъ.

Объ этихъ измѣненіяхъ доведено было Министромъ Путей Сообщенія, 15 августа 1878 г., до Высочайшаго свѣдѣнія и, за послѣдовавшимъ по тому же всеподданнѣйшему докладу Высочайшимъ соизволеніемъ, приступлено къ составленію по образцу VII Округа штатовъ прочихъ Округовъ путей сообщенія, кромѣ VIII, Кавказскаго, находившагося въ непосредственномъ вѣдѣніи Его Императорскаго Высочества Главнокомандующаго Кавказскою арміею.

По всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія генералъ-адъютанта Посьета, 12 февраля 1881 г. получили Высочайшее одобреніе составленныя имъ предположенія объ упраздненіи VI Округа путей сообщенія, съ распредѣленіемъ площади послѣдняго между сосѣдними Округами, и о примѣненіи къ остальнымъ Округамъ, за исключеніемъ Кавказскаго и Варшавскаго, произведенныхъ въ 1878 г. по VII Округу измѣненій [2]). Затѣмъ, 9 мая того же 1881 г. Министромъ Путей Сообщенія были утверждены штаты и росписанія 8-ми Округовъ путей сообщенія (I,

---

*) По всеподданнѣйшему докладу 22 апрѣля 1870 г. Министру Путей Сообщенія Высочайше предоставлено назначать на должности Начальниковъ судоходныхъ дистанцій гражданскихъ чиновниковъ, въ тѣхъ случаяхъ, когда на должностяхъ этихъ не требуются техническія познанія.

*) Вмѣстѣ съ тѣмъ было упразднено и управленіе Московскими водопроводами.

II, III, IV, V, VII, IX и X), причемъ съ этого времени Округа начали именоваться не въ счетномъ порядкѣ, а по мѣсту нахожденія Окружныхъ Правленій; такимъ образомъ Округамъ были присвоены названія: 1-му-С.-Петербургскаго, 2-му-Вытегорскаго, 3-му Вышневолоцкаго, 4-му-Московскаго, 5-му-Казанскаго, 7-му-Могилевскаго, 9-му-Ковенскаго, 10-му-Кіевскаго, 11-му-Варшавскаго.

Что же касается Кавказскаго Округа, то управленіе имъ, по Высочайше утвержденному 27 января 1868 г. положенію, до 1883 г. было подчинено Главнокомандировавшему Кавказскою арміею. Въ 1883 г., преобразованіемъ, по Высочайше утвержденному 26 апрѣля мнѣнію Государственнаго Совѣта, Управленія Кавказскаго края, завѣдываніе дорожными снаруженіями въ немъ передано Министерству Путей Сообщенія, и Кавказскій Округъ п. с. вошелъ въ общую систему Округовъ въ Имперіи. Затѣмъ, по Высочайше утвержденному 9 іюня 1887 г. мнѣнію Государственнаго Совѣта послѣдовали нѣкоторыя измѣненія въ вышеупомянутомъ положеніи 1868 г., объ управленіи п. с. на Кавказѣ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, Высочайше утвержденъ штатъ Кавказскаго Округа п. с.

Сущность произведеннаго преобразованія заключалась въ упраздненіи должностей начальниковъ отдѣленій на шоссейныхъ дорогахъ, въ значительномъ сокращеніи числа начальниковъ шоссейныхъ дистанцій, а равно въ уменьшеніи числа начальниковъ судоходныхъ дистанцій, съ уменьшеніемъ участковъ рѣкъ, находящихся въ ихъ завѣдываніи. Послѣдняя мѣра обусловливалась учрежденіемъ, съ Высочайшаго соизволенія 24 іюня 1875 года, на рѣкахъ и водяныхъ системахъ должностей Инспекторовъ судоходства, на которыхъ возлагались обязанности, отчасти тождественныя съ лежащими по закону на начальникахъ судоходныхъ дистанцій. Такъ какъ средства на содержаніе судоходныхъ инспекцій отпускались по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія изъ операціонныхъ кредитовъ (на ремонтъ водяныхъ сообщеній), число же чиновъ инспекторскаго надзора зависѣло отъ усмотрѣнія Министра, то часть суммы, назначенной по смѣтѣ на «содержаніе судоходныхъ инспекцій», могла быть употреблена на увеличеніе содержанія нѣкоторыхъ чиновъ окружныхъ Правленій, а равно начальниковъ водяныхъ отдѣленій и ихъ помощниковъ, съ присвоеніемъ имъ званій Инспекторовъ судоходства и ихъ помощниковъ.

Вслѣдствіе сего, ежегодно отпускаемая сумма на содержаніе Округовъ Путей Сообщенія увеличилась на 161.030 руб. Таковы преобразованія, произведенныя генераломъ-адъютантомъ Посьетомъ въ области мѣстнаго управленія Путей Сообщенія. Остается теперь сказать о дѣятельности Министра въ области желѣзно-дорожнаго дѣла.

Ко времени назначенія Генералъ-Адъютанта Посьета Министромъ Путей Сообщенія, состояло желѣзныхъ дорогъ, открытыхъ для общественнаго пользованія 15.573 вер.

Въ 1875 г. состоялось Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ о постройкѣ средней части Донецкой желѣзной дороги, въ силу котораго, изъ числа заявившихъ желаніе принять на себя постройку сей дороги положено допустить къ соисканію только предпринимателей, выбранныхъ Министрами Путей Сообщенія и Финансовъ, по соглашенію. Въ то время установилось мнѣніе о невыгодности сооруженія и эксплоатаціи желѣзныхъ дорогъ непосредственнымъ распоряженіемъ правительства. Послѣдствіемъ сего было полное прекращеніе непосредственнаго участія казны въ желѣзнодорожномъ дѣлѣ въ теченіе десятилѣтія (до 1880 г.), пока неудовлетворительность хозяйства большинства желѣзнодорожныхъ обществъ не обратила на себя вниманія и не принудила правительство возвратиться снова къ системѣ казенной постройки желѣзныхъ дорогъ. Изъ числа существовавшихъ обществъ не болѣе шести находились въ то время въ такомъ состояніи, что давали акціонерамъ, сверхъ гарантированнаго дохода, дивидендъ; большинство-же обременяло государственное казначейство требованіемъ гарантіи почти въ полномъ размѣрѣ, а нѣкоторыя не имѣли даже достаточныхъ средствъ для удовлетворенія эксплоатаціонныхъ расходовъ. Такимъ образомъ, желѣзнодорожныя общества, существуя исключительно на счетъ казны, представляли собою ненормальное явленіе, съ одной стороны—расходованія казенныхъ денегъ безконтрольно, а съ другой — частнаго управленія, не побуждаемаго къ улучшенію личнымъ интересомъ. Между тѣмъ, въ виду того громаднаго вліянія, которое оказываютъ рельсовые пути на развитіе экономической жизни государства, приведеніе оныхъ въ надлежащее устройство и упроченіе существованія самыхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій представлялось настоятельно необходимымъ. Независимо отъ того, освобожденіе, по возможности, государственной казны отъ

тѣхъ громадныхъ расходовъ, которые вызывались ежегодными приплатами по гарантіямъ, а также отъ весьма значительныхъ затратъ на поддержаніе и улучшеніе желѣзныхъ дорогъ, являлось вопросомъ первостепенной важности; поэтому, кромѣ предположенія о постройкѣ непосредственнымъ распоряженіемъ казны проектированныхъ желѣзныхъ дорогъ, признано было необходимымъ приступить къ постепенному принятію въ казенное завѣдываніе нѣкоторыхъ линій, переходъ коихъ въ руки правительства не былъ сопряженъ, въ виду ихъ финансоваго положенія, съ большими денежными затратами. Временное Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ тогда-же вступило въ завѣдываніе эксплоатаціею Харьково-Николаевской, Ливенской, Баскунчакской и Тамбово-Саратовской дорогъ.

22 мая 1882 года послѣдовало Высочайшее повелѣніе приступить немедленно къ сооруженію Екатеринбурго-Тюменской желѣзной дороги. Признавъ, во исполненіе сего, необходимымъ, на случай предоставленія этого предпріятія частному обществу и для достиженія возможнаго пониженія строительной цѣны дороги, назначить конкурсъ между заявившими о желаніи принять на себя осуществленіе проектированной линіи, Министръ Путей Сообщенія, по соглашенію съ Министромъ Финансовъ, предъявилъ четверымъ соискателямъ выработанныя въ Министерствѣ Путей Сообщенія техническія условія и нормальную (безъ обозначенія цѣнъ), расцѣночную вѣдомость на сооруженіе Екатеринбурго-Тюменской линіи.

По обсужденію предложенія соискателей, Генералъ-Адъютантъ Посьетъ представилъ этотъ вопросъ на обсужденіе Комитета Министровъ, при чемъ высказалъ свои соображенія, по поводу сооруженія желѣзныхъ дорогъ частными обществами. Въ числѣ доводовъ въ пользу частныхъ предпріятій, повидимому, самымъ существеннымъ представляется тотъ, что интересы акціонеровъ непосредственно зависятъ отъ прочнаго и экономнаго сооруженія дороги. Но соображеніе это, если и оправдывается на практикѣ, то лишь по отношенію къ акціонернымъ желѣзнодорожнымъ предпріятіямъ, представляющимъ надежды на такую доходность, при которой акціонеры будутъ видѣть прямой и близкій интересъ въ хорошихъ хозяйственныхъ условіяхъ для скорѣйшаго полученія дивиденда. Опытъ всѣхъ прочихъ дорогъ, составляющихъ большинство, не подтверждаетъ

этого довода. Акціонеры гарантированныхъ правительствомъ желѣзныхъ дорогъ, имѣя обезпеченный доходъ на акціи въ теченіе извѣстнаго или всего срока владѣнія дорогою, мало заинтересованы въ увеличеніи доходности предпріятія.

Такое положеніе дѣла вызываетъ стремленіе къ возможно дешевому исполненію работъ, съ цѣлью полученія возможно большихъ остатковъ, которые достигали значительныхъ размѣровъ и поступали въ собственность строителей, не снимая съ казны обязательства уплачивать въ теченіе всего срока концессіи гарантію, исчисленную на весь основной капиталъ, хотя часть его, какъ выше объяснено, вовсе не была вложена въ предпріятіе.

По мѣрѣ выясненія отдѣльныхъ цѣнъ, утверждаемыя правительствомъ строительныя цѣны значительно понизились и явилось опасенье, чтобы предприниматели, лишенные возможности имѣть большія сбереженія отъ строительнаго капитала, не искали этихъ сбереженій въ ущербъ качества строительныхъ матеріаловъ и прочности самой постройки. Опасеніе это было тѣмъ болѣе основательно, что правительство ограничивалось только надзоромъ за дѣйствіями общества чрезъ посредство правительственной инспекціи, и не имѣло права по распоряженію дѣлами предпріятія. Въ виду очевидныхъ недостатковъ частнаго сооруженія дорогъ, Министръ Путей Сообщенія полагалъ немедленно приступить къ постройкѣ Екатеринбурго-Тюменской линіи, непосредственнымъ распоряженіемъ казны. 17 декабря 1882 г. на сіе послѣдовало Высочайше утвержденное положеніе Комитета Министровъ. Съ этого времени начинаетъ преобладать мнѣніе о предпочтительности сооруженія желѣзныхъ дорогъ средствами правительства. Первыми желѣзными дорогами, построенными непосредственнымъ распоряженіемъ казны, были: Екатерининская и Баскунчакская, затѣмъ Полѣсскія, Екатеринбурго-Тюменская, Самаро-Уфимская, Уфимо-Челябинская и др.

Неопредѣленность взаимныхъ отношеній желѣзнодорожныхъ обществъ къ казнѣ и публикѣ, истекающая изъ неясности уставовъ обществъ по отношенію ихъ правъ и обязанностей, а также по кратковременности опыта, порождали неудовольствія и нареканія на желѣзнодорожные порядки, а въ то же время безпорядки эксплоатаціи ложились тяжелымъ бременемъ на государственное казначейство, вызывая напрасныя со стороны казны приплаты,

которыя являлись послѣдствіемъ несоотвѣтствія интересовъ желѣзнодорожныхъ обществъ интересамъ общегосударственнымъ. Такое неестественное положеніе желѣзнодорожнаго дѣла требовало изслѣдованія его причинъ, и съ этою цѣлью, по представленію Министра Путей Сообщенія 22 іюня 1876 г., послѣдовало Высочайшее повелѣніе объ учрежденіи особой Высшей Комиссіи, подъ предсѣдательствомъ генералъ-адъютанта графа Баранова, «для изслѣдованія желѣзнодорожнаго дѣла въ Россіи», согласно Высочайше утвержденной программѣ. Учрежденіемъ этой комиссіи было положено начало законодательной работѣ, которая закончилась 12 іюня 1885 г., изданіемъ Высочайше утвержденнаго «Общаго Устава Россійскихъ желѣзныхъ дорогъ» и «Положенія Совѣта по желѣзнодорожнымъ дѣламъ»[1]) при Министерствѣ Путей Сообщенія изъ членовъ отъ всѣхъ соприкасающихся съ желѣзнодорожнымъ дѣломъ отдѣльныхъ частей государственнаго управленія и изъ представителей желѣзнодорожныхъ обществъ, мануфактурной, горнозаводской и земледѣльческой промышленности.

Въ то время, когда сооруженіе желѣзныхъ дорогъ шло безостановочно и поглощало огромныя суммы, къ 1874 г., на громадномъ протяженіи естественныхъ водныхъ путей Россіи, почти прекратились всѣ улучшенія. Между тѣмъ развитіе внутренняго пароходства, при одновременномъ сооруженіи желѣзно-дорожной сѣти, доказываетъ, что и въ Россіи, гдѣ водные пути недоступны для судоходства въ теченіе 4—6 зимнихъ мѣсяцевъ, за ними остается преимущество передъ желѣзными дорогами по дешевизнѣ доставки и по способности пропускать несравненно большую массу грузовъ.

Одною изъ первыхъ заботъ генералъ-адъютанта Посьета была организація подробнаго и всесторонняго изученія нашихъ водныхъ путей. По улучшенію судоходства также были приняты мѣры. Были введены перекатные и предостерегательные знаки и освѣщеніе на рѣкахъ; съ 1875 г. учреждены особыя судоходныя инспекціи. Тогда же была учреждена навигаціонная описная комиссія, на обязанности которой лежало изслѣдованіе и изученіе водныхъ путей.

[1]) Арх. М. П. С. Дѣло Канц. М-ра № 26, 1885 г.

Наконецъ, въ заключеніе перечисленія изложенныхъ выше мѣропріятій, слѣдуетъ указать что съ 1875 г., съ Высочайшаго соизволенія, были учреждены мѣстные и центральные съѣзды представителей судоходнаго промысла. Мѣстные съѣзды были созываемы въ 1875—1877 гг.: въ Архангельскѣ, Великомъ Устьяхъ,—Нижнемъ-Новгородѣ, Тифлисѣ, Кіевѣ, Новгородѣ, Ригѣ, Минскѣ, Москвѣ и Ростовѣ на Дону. Въ программу занятій Съѣздовъ вносились вопросы, касающіеся какъ мѣстныхъ нуждъ, такъ и общихъ потребностей всѣхъ водяныхъ путей. Для разрѣшенія нѣкоторыхъ общихъ вопрововъ, въ 1878 г. былъ созванъ центральный судоходный съѣздъ въ С.-Петербургѣ. На съѣздъ этотъ были приглашены всѣ лица заинтересованныя въ судоходствѣ, т. е. какъ владѣльцы судовъ такъ и представители пароходныхъ обществъ.

Съѣздомъ были указаны главнѣйшія затрудненія, сушествующія на важнѣйшихъ водяныхъ путяхъ, и заявлено ходатайство о скорѣйшемъ и полномъ ихъ улучшеніи. Кромѣ того разсмотрѣны вопросы: объ улучшеніи типа судовъ, о мѣрахъ примѣненія на водахъ пероваго двигателя, объ употребленіи на паровыхъ судахъ минеральнаго топлива, объ улучшеніи пристаней и проч.

Одновременно съ принятіемъ общихъ мѣръ по улучшенію содержанія внутреннихъ водныхъ путей, произведены многія гидротехническія сооруженія. Замѣчательнѣйшими изъ нихъ надо считать новые каналы: Императора Александра III, Императрицы Маріи Θеодоровны, проведенные параллельно прежнимъ каналамъ Свирскому и Сясьскому, и новый Маріинскій каналъ; первые два канала открыты 16 іюня 1883 г., а послѣдній—7 іюля 1886 г. Кромѣ того было приступлено къ устройству соединительнаго канала между р.р. Обью и Енисѣемъ помимо капитальныхъ сооруженій, на всѣхъ значительныхъ путяхъ производились дѣятельныя работы по улучшенію.

Помимо этого генералъ-адъютантъ Посьетъ обратилъ серьезное вниманіе на состояніе портоваго дѣла въ Россіи, бывшаго до него въ чрезвычайно неблагоустроенномъ видѣ. Прежде всего было обращено вниманіе на С.-Петербургскій портъ. Какъ выше сказано въ 1874 г. въ Министерствѣ было образовано временное управленіе по устройству С.-Петербурсскаго морскаго канала Сооруженіе морскаго канала имѣло цѣлью обращеніе рѣчного Петербургскаго порта въ морской. Этимъ каналомъ волжскій путь примкнулъ непосредственно

къ открытому морю. Въ 1877 г. предсѣдателемъ названнаго управленія былъ назначенъ инж. В. В. Саловъ.

Работы по устройству Морскаго канала, привозной гавани и пристани желѣзной дороги у южной вѣтви канала окончились въ 1884 г., а 15 мая 1885 г., въ Присутствіи Государя и Государыни состоялось открытіе Морскаго канала. Открытая вслѣдъ за симъ 1 іюня 1888 г. временная комиссія по устройству коммерческихъ портовъ, въ составъ коей вошло и Вр. Упр. по устройству Морскаго канала и С.-Петербургскаго порта, начала свою дѣятельность надъ наблюденіемъ Министра. По отношенію къ Либавскому порту, почти не замерзающему порту Балтійскаго побережья, Министерствомъ былъ возбужденъ вопросъ о возможности противопоставить Либаву Кенигсбергу, отвлекающему значительную часть нашей отпускной торговли, До 1884 г. на работы было израсходовано около 2.000.000 р. и въ 1885 г. назначено еще 5 милл. р. Равнымъ образомъ было обращено вниманіе на Рижскій, Ревельскій, Виндавскій, Перновскій порты и устроенъ подходъ къ порту въ Архангельскѣ. Въ 1874 г. Министръ посѣтилъ южные порты, результатомъ чего явился цѣлый рядъ капитальныхъ работъ въ портахъ Азовскаго и Чернаго морей. Вообще портовое дѣло обязано своимъ устройствомъ генералъ адъютанту Посьету.

Относительно шоссейнаго дѣла дѣятельность Министерства не была такъ энергична, что объясняется тѣмъ второстепеннымъ значеніемъ, которое получили шоссейныя дороги съ сооруженіемъ желѣзныхъ дорогъ.

Высочайше утвержденнымъ мнѣніемъ Государственнаго Совѣта 8 апрѣля 1883 г., шоссейныя дороги, состоящія въ вѣдѣніи Министерства, были раздѣлены на два разряда: 1) шоссе общегосударственнаго значенія, подлежащія непосредственному завѣдыванію Министерства; всѣ шоссейныя дороги, пролегающія въ мѣстностяхъ по лѣвую сторону Западной Двины и по правую сторону Днѣпра; сверхъ того, шоссе Московско-Брестское и Кіевское; шоссе Псково-Рижское, окрестныя Петербурга и побережныя въ Крыму; 2) шоссе мѣстнаго значенія, къ которымъ причисляются всѣ остальныя.

Съ 1874 г. въ Кіевскомъ Округѣ устроено было шоссейныхъ путей на средства казны 194 в., большою частью на Крым-

скомъ полуостровѣ; въ районѣ Кавказскаго Округа построено почти 1000 в. шоссе, затѣмъ было приступлено къ сооруженію въ Привислянскомъ краѣ 27 стратегическихъ шоссе; шоссе эти, кромѣ военнаго значенія, имѣютъ и экономическое, служа подъѣздными путями къ станціямъ пересѣкаемыхъ ими рельсовыхъ путей.

Ко времени управленія генерала Посьета относится также учрежденіе Инвалиднаго для желѣзнодорожныхъ служащихъ дома Императора Александра II. Домъ этотъ былъ учрежденъ въ память двадцатипятилѣтія царствованія Императора Александра II и предназначался для желѣзнодорожныхъ служащихъ потерявшихъ способность къ труду, вслѣдствіе несчастныхъ случаевъ или преклоннаго возраста.

Мысль о созданіи Инвалиднаго Дома возникла на IX Общемъ Съѣздѣ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ, по ходатайству коего, съ Высочайшаго сдизволенія, было приступлено къ осуществленію этого предпоиоженія съ 1 января 1886 года. На основаніи Устава Инвалиднаго Дома, Высочайше утвержденнаго 1 октября 1882 г., по положенію Комитета Министровъ Инвалидныя убѣжища или отдѣленія устраиваются и содержатся на счетъ инвалиднаго желѣзнодорожнаго капитала, составзяемаго изъ ежегодныхъ, начиная съ 1880 года, отчисленій отъ валовыхъ доходовъ всѣхъ желѣзнодорожныхъ предпріятій, какъ частныхъ такъ и правительственныхъ въ размѣрѣ пяти рублей съ версты колеи главнаго рельсоваго пути открыхъ для общественнаго пользованія желѣзныхъ дорогъ, а также изъ особыхъ на этотъ предметъ пожертвованій. Предѣльная цифра инвалиднаго капитала не указана уставомъ и своевременное опредѣленіе и предоставлено соглашенію Министровъ Путей Сообщннія и Финансовъ по ходатайству о томъ Общаго Съѣзда.

Завѣдываніе дѣлами Инвалиднаго Дома возложено нв особый Комитетъ, образуемый изъ уполномоченныхъ отъ 7 желѣзнодорожныхъ правленій, избираемыхъ Общимъ Съѣздомъ представителей русскихъ желѣзныхъ дорогъ на три года. Въ веденіи дѣлъ Комитетъ руководствуется особыми инструкціями, утверждаемыми Общимъ Съѣздомъ, и отчитываютъ во всѣхъ своихъ еѣйствіяхъ предъ этимъ послѣднимъ, а затѣмъ только штаты и смѣты на устройство и содержаніе отдѣленій представлнются на утвержденіе Министер-

ства Путей Сообщенія. При Министрѣ Путей Сообщенія генералъ-адъютантѣ Посьетѣ были учреждены два отдѣленія: Московское, вп 20 верстахъ отъ г. Можайска и ст. Бородино Моск.-Брест. ж. д. открытое 30 августа 1886 года, и Западное или Владавское, открытое 30 августа 1888 года, въ 6 верстахъ отъ города Влодавы и ст. того-же имени Брестъ-Холмской жел. дорги.

XVIII.

Генералъ-адъютантъ Посьетъ оставилъ постъ Министра Путей Сообщенія въ концѣ 1888 года, и 7 ноября того же года на эту должность былъ назначенъ членъ Военнаго Совѣта, инженеръ генералъ-лейтенантъ Германъ Егоровичъ Паукеръ.

Генералъ Паукеръ былъ Министромъ Путей Сообщенія очень недолгое время. Онъ умеръ въ началѣ слѣдующаго года и 30 марта Временно Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія былъ назначенъ тайн. сов. статсъ-секретарь Адольфъ Яковлевичъ фонъ-Гюббенетъ, утвержденный въ этой должности 9 апрѣля. Фонъ-Гюббенетъ оставался въ этой должности до начала 1892 г., когда былъ уволенъ по болѣзни, съ назначеніемъ членомъ Государственнаго Совѣта. 18 января того же года во временное управленіе Министерствомъ Путей Сообщенія вступилъ дѣйств. ст. сов. Сергѣй Юльевичъ Витте.

За назначеніемъ въ скоромъ времени дѣйств. ст. сов. Витте Министромъ Финансовъ, Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія былъ назначенъ 30 августа гофмейстеръ Высочайшаго Двора Апполонъ Константиновичъ Кривошеинъ, бывшій Министромъ Путей Сообщенія до 16 декабря 1894 года.

За этотъ періодъ времени (1889—1894) центральныя и мѣстныя учрежденія вѣдомства подверглись нѣкоторымъ измѣненіямъ и дополненіямъ. Такъ, въ 1892 г. по Высочайшему повелѣнію былъ учрежденъ Техническій Отдѣлъ Совѣта, а административный переименованъ въ Совѣтъ Министерства, съ примѣненіемъ къ нему общихъ узаконеній о Совѣтахъ другихъ Министерствъ. Кромѣ того, для разработки и обсужденія техническихъ вопросовъ общаго значенія и проектовъ смѣтъ и техническихъ усло-

вій наиболѣе важныхъ сооруженій былъ учрежденъ Инженерный Совѣтъ въ составѣ предсѣдателя, директоровъ Департаментовъ жел. дор. и шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, Предсѣдателя управленія казенныхъ желѣзн. дор. и 8 членовъ; позднѣе число штатныхъ членовъ, по Высочайшему повелѣнію, 5 марта 1893 г., увеличено еще одною должностью сверхштатнаго члена. Сверхъ означенныхъ лицъ, предоставлено также Министру Финансовъ и Государственному Контролеру назначать въ Инженерный Совѣтъ по одному представителю отъ ввѣренныхъ имъ вѣдомствъ для участія въ обсужденіи разсматриваемыхъ въ Совѣтѣ смѣтъ и техническихъ условій, требующихъ для своего осуществленія значительныхъ финансовыхъ средствъ, а равно вопросовъ, имѣющихъ особое финансовое значеніе.

Для веденія дѣлопроизводства Инженернаго Совѣта въ распоряженіе предсѣдателя онаго откомандировано потребное число лицъ изъ состоящихъ по Министерству штатныхъ инженеровъ и другихъ чиновъ.

Въ 1893 году Гофмейстеромъ Кривошеинымъ было обращено вниманіе на крайне неудовлетворительное состояніе инспекторскаго надзора на шоссейныхъ и водяныхъ сообщеніяхъ. Хотя работы по государственнымъ шоссейнымъ путямъ, а равно эксплоатація оныхъ инспектировались чинами округовъ путей сообщенія и инспекторскою частью Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, однако, вслѣдствіе отсутствія потребныхъ для сего силъ и въ особенности надлежащихъ средствъ, инспекція эта являлась совершенно недостаточной.

То же самое должно было признать и относительно водяныхъ сообщеній, такъ какъ инспекторы судоходства въ Окружныхъ Правленіяхъ исполняютъ на мѣстѣ лишь техническія обязанности, а помощники ихъ, по положенію, занимаемому ими въ ряду другихъ органовъ мѣстнаго управленія путей сообщенія, лишены возможности принимать дѣйствительныя мѣры къ возстановленію порядка въ предѣлахъ находящихся въ ихъ завѣдываніи участковъ.

Руководствуясь изложенными соображеніями и считая необходимымъ учрежденіе центральнаго органа для общаго надзора за шоссейными и водяными путями сообщенія и для наблюденія за исполненіемъ мѣстными органами и чинами Министерства относящихся до сихъ путей законоположеній, а равно для выясненія на

мѣстѣ эксплоатаціонныхъ нуждъ помянутыхъ шоссейныхъ и водяныхъ путей, подобно тому, какъ это существуетъ по отношенію къ желѣзнымъ дорогамъ, Гофмейстеръ Кривошеинъ испросилъ Высочайшее соизволеніе на внесеніе въ Государственный Совѣтъ выработаннаго въ Министерствѣ проекта Положенія о Главной Инспекціи шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній.

Государственный Совѣтъ, разсмотрѣвъ представленный проектъ, призналъ неудобнымъ, въ виду предстоящаго въ недалекомъ будущемъ общаго преобразованія всѣхъ центральныхъ учрежденій вѣдомства путей сообщенія, утвердить въ законодательномъ порядкѣ представленный на его уваженіе проектъ Положенія и Штата, а по сему ограничился предоставленіемъ Министру Путей Сообщенія на три года лишь средствъ, необходимыхъ на содержаніе, проектированнаго учрежденія, съ тѣмъ, чтобы Министерство Путей Сообщенія, пользуясь присвоеннымъ ему Высочайшимъ повелѣніемъ 31 декабря 1870 года правомъ дѣлать въ штатѣ центральныхъ управленій необходимыя измѣненія, не выходя изъ общей суммы, по штату назначенной, организовало этотъ надзоръ по ближайшему своему усмотрѣнію, впредь до изданія Положенія и Штата сего учрежденія.

Сумма, положенная Государственнымъ Совѣтомъ къ отпуску въ распоряженіе Министра Путей Сообщенія на содержаніе Главной Инспекціи шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній, составляла на 1893 г. 58.300 руб. и на 1894 и 1895 гг. по 100.000 руб., при этомъ Министру предоставлено право, до истеченія трехлѣтія, внести въ законодательномъ порядкѣ проекты Положенія и Штата Главной Инспекціи въ связи съ положеніемъ и штатами всего центральнаго Управленія Министерства или тѣхъ частей его, въ коихъ сосредоточивается завѣдываніе шоссейными и водяными путями.

Съ учрежденіемъ Главной Инспекціи, лежавшія на Техническомъ Отдѣлѣ Департамента Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній инспекторскія обязанности были перенесены на означенный новый органъ и вслѣдствіе сего личный составъ Отдѣла сокращенъ на два штатныхъ инженера, получавшихъ изъ штатныхъ суммъ 8.000 руб. и одного морскаго офицера, получавшаго по особому Высочайшему разрѣшенію 4.000 руб.

Важное значеніе водяныхъ путей нашего отечества, требующее серьезнаго вниманія къ нуждамъ этихъ путей и подробнаго

ихъ изученія, вызывало необходимость привлечь къ участію въ дѣлѣ сего изученія всѣхъ тѣхъ лицъ, которыя не только спеціальною научною подготовкою, но практическимъ своимъ опытомъ могли бы оказать ему существенную пользу. Вслѣдствіе сего, въ 1892 и 1893 гг. были собраны въ С.-Петербургѣ инженеры-гидротехники на совѣщанія и трудами своими съ достаточною очевидностью доказали плодотворную цѣлесообразность этихъ съѣздовъ.

Въ томъ же 1893 году Министромъ было испрошено Высочайшее Его Императорскаго Величества соизволеніе на ежегодный созывъ между 15 и 25 января съѣзда русскихъ дѣятелей по воднымъ путямъ, на который возлагалось бы выясненіе настоящаго положенія водяныхъ сообщеній и составленіе предположеній о мѣхаръ къ ихъ улучшенію и разсмотрѣніе вопросовъ административнаго, экономическаго и хозяйственнаго характера, до водяныхъ путей относящихся.

Тѣмъ же всеподданнѣйшимъ докладомъ учрежденъ для завѣдыванія дѣлами съѣзда Комитетъ, образованный изъ лицъ, избранныхъ съѣздомъ изъ своей среды, изъ числа членовъ, проживающихъ въ С.-Петербургѣ, съ тѣмъ, чтобы Предсѣдатель Комитета утверждался въ должности Министромъ и чтобы дѣлопроизводитель Комитета избирался Предсѣдателемъ изъ числа его членовъ.

Расходъ на организацію съѣзда и учрежденіе при немъ Комитета составляетъ 8.000 руб. и сумма эта относится на кредитъ расходной смѣты Министерства, ассигнуемый на усиленіе средствъ центральныхъ Управленій Министерства.

Съѣздъ 1894 года закрылся 23 февраля.

Затѣмъ при Управленіи казенныхъ ~~желѣзныхъ дорогъ~~ была образована Главная Заводская Инспекція Министерства Путей Сообщенія, по Высочайше утвержденному 9 января 1890 года мнѣнію Государственнаго Совѣта, съ цѣлью надзора за правильнымъ изготовленіемъ желѣзнодорожныхъ принадлежностей для казенныхъ и частныхъ дорогъ. Согласно приведенному Высочайшему повелѣнію, штатъ Главной Заводской Инспекціи опредѣленъ изъ Главнаго Заводскаго Инспектора, Дѣлопроизводителя, Запаснаго Инспектора и канцелярскихъ чиновниковъ и переписчиковъ, смотря по необходимости; для непосредственнаго же наблюденія за изготовленіемъ на заводахъ желѣзнодорожныхъ заказовъ образована мѣстная Заводская Инспекція изъ заводскихъ инспекторовъ.

Послѣ того, въ 1892 году была преобразована Инспекція желѣзныхъ дорогъ, подвѣдомственныхъ Министерству Путей Сообщенія. Какъ указано выше, Инспекція для наблюденія за правильностью, удобствомъ и безопасностью движенія по частнымъ желѣзнымъ дорогамъ и вообще для надзора за дѣйствіями Управленій оныхъ была образована еще въ 1857 году. Съ того времени въ положеніи объ Инспекціи неоднократно производились, по Высочайшимъ повелѣніямъ, различныя измѣненія и къ 1892 году въ составѣ центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія, кромѣ Инспекцій, образуемыхъ для наблюденія за постройкою частныхъ дорогъ, для надзора за эксплоатаціей послѣднихъ имѣлись особыя лица—Старшіе и Младшіе Инспекторы, при чемъ расходы на содержаніе Инспекціи достигали суммы въ 369.900 руб. ежегодно. Съ воспослѣдованіемъ Высочайшаго повелѣнія о предоставленіи Управляющимъ частными желѣзными дорогами правъ Государственной службы, Министерство Путей Сообщенія получило возможность руководить дѣятельностью казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ на совершенно одинаковыхъ условіяхъ и, потому, въ прежнемъ сложномъ порядкѣ наблюденія за эксплоатаціей дорогъ частныхъ желѣзнодорожныхъ обществъ не представлялось уже надобности. Въ виду сего, по всеподданнѣйшему докладу Управляющаго Министерствомъ Путей Сообщенія, было Высочайше повелѣно 16 іюня 1892 года, образовать штатъ Центральной Инспекціи въ составѣ Главнаго Инспектора, подчиненнаго непосредственно Министру, и 12 Инспекторовъ, прочихъ же чиновъ какъ центральной, такъ и мѣстныхъ Инспекцій желѣзныхъ дорогъ оставить за штатомъ, на общемъ основаніи.

Главный Инспекторъ по дѣламъ личнаго состава Инспекціи пользуется правами Директора Департамента; съ цѣлью же объединенія дѣйствій органовъ Министерства, ему предоставлено право участія въ Инженерномъ Совѣтѣ по вопросамъ, касающимся желѣзныхъ дорогъ, и въ Управленіи казенныхъ желѣзныхъ дорогъ. Для веденія дѣлъ Инспекціи при Главномъ Инспекторѣ положены 2 инженера, для техническихъ занятій, Дѣлопроизводитель съ Помощникомъ и канцелярскіе чиновники, соотвѣтственно надобности. Всего на содержаніе Инспекціи при новомъ ея устройствѣ расходуется ежегодно по 101.500 руб., а получающійся, такимъ обра-

зомъ, отъ расходовавшихся ранѣе на этотъ предметъ суммъ остатокъ обращенъ, по силѣ того же Высочайшаго повелѣнія 16 іюня 1892 года, на усиленіе другихъ центральныхъ и мѣстныхъ управленій Министерства.

Что касается Округовъ путей сообщенія, то съ 1881 года за нѣкоторыми частными измѣненіями они оставались въ томъ же положеніи до 1 января 1893 г., когда съ Высочайшаго разрѣшенія, послѣдовавшаго по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія въ 11 день декабря 1892 года были упразднены Правленія двухъ Округовъ—Вышневолоцкаго и Могилевскаго, а въ штатѣ Варшавскаго Округа (существовавшаго съ 1860 г. на особомъ отъ прочихъ Округовъ положеній) введены слѣдующія измѣненія: а) учреждены должности Помощника Начальника Округа и инженеровъ въ распоряженіи правленія; б) упразднены должности начальниковъ шоссейныхъ отдѣленій и одного Инспектора шоссе, и в) содержаніе столоначальниковъ и помощниковъ столоначальниковъ въ искусственномъ отдѣленіи Правленія, сравнено съ содержаніемъ по этимъ должностямъ въ прочихъ Округахъ. Въ 1893-же году разрѣшено въ видѣ опыта, въ Казанскомъ Округѣ путей сообщенія совершенно отдѣлить службу по надзору за судоходствомъ на рѣкѣ Волгѣ отъ надзора техническаго, образовавъ первую изъ инспектора судоходства по всѣмъ рѣкамъ Округа, подчиненнаго Начальнику Округа, и помощниковъ инспекторовъ судоходства (изъ морскихъ офицеровъ), съ подчиненіемъ ихъ инспектору судоходства.

Независимо отъ сего учреждались на рѣкахъ Цнѣ, Окѣ, Зушѣ, Москвѣ, Западной Двинѣ и Хопрѣ судоходныя депутаціи при начальникахъ дистанцій, въ помощь имъ, для полицейскаго на водахъ порядка. Въ 1865 и 1893 гг. послѣдовало учрежденіе двухъ Комитетовъ Донскихъ гирлъ и рѣчнаго Донскаго Комитета (для производства строительныхъ работъ и судоходнаго надзора). Кромѣ перечисленныхъ учрежденій, разновременно были образуемы, по особымъ Высочайшимъ повелѣніямъ, отдѣльныя временныя управленія и инспекціи мѣстныхъ работъ.

Къ этому же періоду времени относится и учрежденіе при Институтѣ Инженеровъ Путей Сообщенія Императора Александра I общежитія студентовъ. Предположенія объ устройствѣ общежитія возникло въ Министерствѣ Путей Сообщенія во время управленія

вѣдомствомъ гофмейстера Кривошеина и 16 іюля 1893 г. удостоилось Высочайшаго одобренія, по всеподданнѣйшему докладу Министра Путей Сообщенія. Средствами на сооруженіе общежитія послужили пожертвованія отъ желѣзнодорожныхъ обществъ и частныхъ лицъ, участвующихъ въ желѣзнодорожныхъ предпріятіяхъ. Для сооруженія зданія былъ образованъ Временный Строительный Комитетъ, подъ предсѣдательствомъ дѣйств. ст. сов. академика архитектуры І. С. Котнера.

18 февраля 1894 г. былъ Высочайше утвержденъ Уставъ общежитія, при чемъ общежитію, съ Высочайшаго соизволенія было присвоено наименованія: „Николаевскаго имени Августѣйшаго Предсѣдателя Комитета Сибирской жел. дороги общежитія студентовъ Института Инж. П. С. Императора Александра I".

1 октября 1895 года состоялось торжественное открытіе и освѣщеніе Николаевскаго общежитія.

XIX.

Послѣднимъ учрежденіемъ въ ряду центральнаго управленія Министерства Путей Сообщенія по времени своего образованія является Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги. Первоначально завѣдываніе постройкою означеннаго пути было возложено на Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ, но съ увеличеніемъ производства работъ было признано соотвѣтственнымъ образовать для сего особое учрежденіе, въ которомъ бы и сосредоточивалась вся исполнительная часть по выполненію сооруженія.

Согласно Высочайшему повелѣнію 5 іюня 1893 г., Управленіе по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, состоя подъ главнымъ руководствомъ Министра Путей Сообщенія, завѣдываетъ изысканіями и постройкой дороги, снабжаетъ послѣднюю подвижнымъ составомъ и всѣми необходимыми принадлежностями, вѣдаетъ всѣ техническія и хозяйственно-административныя дѣла и разсматриваетъ всѣ вопросы относительно сооруженія дороги, передаваемыя на его обсужденіе другими учрежденіями. Соотвѣтственно сему Управленію предоставлено право входить въ окончательное соглашеніе съ владѣльцами имуществъ, отчуждаемыхъ подъ дорогу, заключать отъ своего имени, непосредственно или чрезъ мѣстныхъ Начальниковъ работъ и другихъ уполномоченныхъ, всякаго рода договоры, а равно измѣнять, съ разрѣшенія Министра Путей Сообщенія, условленные сроки работъ и поставокъ, если это окажется необходимымъ по ходу работъ. Самое управленіе организовано изъ Начальника, его помощника, представителя Министерства Финансовъ, Канцеляріи, Техническаго и Хозяйственно-Распорядительнаго Отдѣловъ. Для разсмотрѣнія касающихся желѣзной дороги хозяйственныхъ и экономическихъ вопросовъ, а также раз-

цѣночныхъ вѣдомостей по ея сооруженію, при Управленіи образованъ, подъ предсѣдательствомъ Начальника, Совѣтъ изъ его помощника и представителя Министерства Финансовъ; кромѣ того, въ засѣданія Совѣта приглашаются, на правахъ членовъ, Директоръ Департамента Желѣзныхъ Дорогъ и Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній, представители Государственнаго Контроля и Министерствъ: Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Военнаго и Морскаго—во всѣхъ тѣхъ случаяхъ, когда разсматриваемые вопросы касаются предметовъ вѣдѣнія сихъ учрежденій. Для разсмотрѣнія же техническихъ вопросовъ, рѣшеніе коихъ не предоставлено Начальникамъ работъ, учреждено Техническое Совѣщаніе изъ Предсѣдателя—Начальника Управленія, и членовъ—Начальниковъ Техническаго и Хозяйственно-Распорядительнаго Отдѣловъ Управленія. Рѣшенія Совѣщанія или вступаютъ въ окончательную силу или по нѣкоторымъ вопросамъ, указаннымъ въ особомъ Наказѣ Министра Путей Сообщенія, представляются на его разсмотрѣніе; при разсмотрѣніи наиболѣе важныхъ техническихъ вопросовъ въ Совѣщаніе могутъ приглашаться, по усмотрѣнію Предсѣдателя, лица, спеціально изучившія техническія стороны разсматриваемаго вопроса.

Начальникъ Управленія пользуется правами Директора Департамента и состоитъ членомъ Инженернаго Совѣта, кромѣ того, онъ участвуетъ на правахъ члена во всѣхъ засѣданіяхъ Управленія казенныхъ желѣзныхъ дорогъ при обсужденіи вопросовъ, касающихся Сибирской дороги. Помощникъ Начальника имѣетъ права Вице-Директора и замѣщаетъ Начальника, во всѣхъ упомянутыхъ учрежденіяхъ, въ случаѣ его болѣзни или отсутствія.

Во главѣ перечисленныхъ выше частей Управленія—Техническій и Хозяйственно-Распорядительный Отдѣлы и Канцелярія стоятъ Начальники Отдѣловъ и Правитель Канцеляріи, причемъ послѣдній вмѣстѣ съ тѣмъ исполняетъ обязанности Юрисконсульта. Кромѣ означенныхъ должностныхъ лицъ въ Управленіи положены двѣ должности дѣлопроизводителей—одна въ Канцеляріи, другая — въ Хозяйственно-Распорядительномъ Отдѣлѣ, 4 старшихъ и 2 младшихъ инженера для занятій въ Отдѣлахъ и чиновникъ особыхъ порученій, состоящій въ то же время экзекуторомъ Управленія, а для веденія счетоводства и отчетности установлены должности Бух-

галтера и 2 Счетоводовъ; засимъ при Управленіи состоятъ также чертежники, канцелярскіе чиновники и переписчики.

На содержаніе Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, по Высочайше утвержденному 5 іюня 1893 г. штату онаго расходуется ежегодно 108.800 руб., включая въ эту сумму установленные вычеты изъ окладовъ содержанія должностныхъ лицъ Управленія.

Независимо отъ Управленія по сооруженію Сибирской желѣзной дороги, по Высочайшему повелѣнію 10 декабря 1892 года, былъ учрежденъ особый Комитетъ, подъ наименованіемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги, при чемъ согласно означенному Высочайшему повелѣнію и затѣмъ Высочайшимъ повелѣніямъ 18 декабря того же года и 15 января 1893 года, былъ опредѣленъ составъ Комитета: предсѣдательство въ ономъ возложено на Е. И. Высочество Государя Наслѣдника Цесаревича, затѣмъ учреждена должность Вице-Предсѣдателя, а членами были назначены Министры: Внутреннихъ Дѣлъ, Государственныхъ Имуществъ, Финансовъ, Путей Сообщенія, Управляющій Морскимъ Министерствомъ и Государственный Контролеръ; управленіе дѣлами Комитета было возложено на Управляющаго дѣлами Комитета Министровъ.

Первое засѣданіе Комитета состоялось 10 февраля 1893 года. Въ началѣ онаго Е. И. В. Государю Наслѣднику Цесаревичу Николаю Александровичу, нынѣ благополучно царствующему Императору, благоугодно было обратиться къ членамъ Комитета съ слѣдующими словами:

«Открывая первое засѣданіе Комитета Сибирской желѣзной дороги, Я съ душевнымъ трепетомъ взираю на величіе предстоящей Намъ задачи. Но любовь къ родинѣ и пламенное желаніе послужить ея благоденствію побудили Меня принять порученіе горячо любимаго Мною Отца. Я убѣжденъ, что тѣ же чувства одушевляютъ и васъ, и потому твердо вѣрю, что единодушными усиліями мы неуклонно достигнемъ цѣли».

По кончинѣ въ Бозѣ почивающаго Императора Александра III, Государю Императору благоугодно было оставить за собою предсѣдательствованіе въ семъ Комитетѣ.

XX.

4 января 1895 г. Высочайшимъ Указомъ Управляющимъ Министерствомъ Путей Сообщенія былъ назначенъ князь Михаилъ Ивановичъ Хилковъ, и 2 апрѣля того же года утвержденъ въ должности Министра Путей Сообщенія.

За этотъ періодъ времени, съ 1895 г., нельзя не отмѣтить событія, имѣющаго чрезвычайно важное значеніе для русской промышленности, а именно открытія обновленной Маріинской системы.

Работы по переустройству этой системы начались въ 1890 г., при чемъ имѣлись въ виду слѣдующія цѣли: 1) довести его навигаціонную провозоспособность до 120 м. п., приспособивъ его къ проходу судовъ ёмкостью до 40.000 п.; 2) удешевить стоимость провоза и 3) обезпечить срочность доставки грузовъ.

Раіонъ производимыхъ работъ охватывалъ 650 в. Въ 1896 г. работы были закончены и 15 іюня того же года, въ присутствіи Е. И. В. В. Кн. Владиміра Александровича состоялось торжество открытія.

Экономическое значеніе кореннаго улучшенія Маріинской водной системы, помимо удешевленія провоза грузовъ, отразится еще самымъ благопріятнымъ образомъ и на нашемъ судостроеніи, давая возможность судамъ прочной конструкціи идти на систему прямо съ нижняго плеса Волги не перегружаясь въ Рыбинскѣ. Кромѣ того для землевладѣльцевъ и хлѣботорговцевъ переустройство системы представить еще ту выгоду, что благодаря допускаемой системой болѣе прочной конструкціи судовъ, явится возможность возить хлѣбъ въ ссыпную, а слѣдовательно уничтожится расходъ на мѣшки и уменьшится размѣръ уплачиваемыхъ теперь страховыхъ премій.

Слѣдующая таблица наглядно показываетъ постепенное улучшеніе системы и всѣ выгоды, достигнутые теперь:

	Г о д а:				
Пропускная способность суточная .	1810 24	1852 24	1862 33	1886 33	1896 40
Пропускная спос. навигаціонная . .	30 м. п.	30	56	68	120
Время слѣдованія отъ Р. до П. (1.078 в.)	110 с.	90	50	45	30
Фрахтъ съ пуда .	25 к.	17	$14^1/_2$	$11^3/_4$	09

Маріинскій путь, провозоспособностью въ 120 м. п., представляетъ теперь собою самый удобный и дешевый путь для громоздкихъ и малоцѣнныхъ грузовъ, которыми изобилуютъ Поволжье и Сибирь.

Кромъ того, къ тому же періоду времени относятся и учрежденіе Томскаго Округа П. С. Сооруженіе Великой Сибирской жел. дор., требующее усиленнаго подвоза матеріаловъ, необходимыхъ при ея постройкѣ и увеличившійся въ послѣдніе годы приливъ переселенцевъ въ Сибирь значительно оживили, а въ нѣкоторыхъ случаяхъ даже вызвали къ жизни судоходство на многихъ рѣкахъ Западной Сибири, лишенныхъ до сего времени надзора и попеченія со стороны вѣдомства путей сообщенія. Предъявляемыя къ означеннымъ рѣкамъ новыя, повышенныя требованія вмѣстѣ съ тѣмъ обусловили необходимость озаботиться упорядоченіемъ условій плаванія, введеніемъ на нихъ судоходнаго надзора, а также принять мѣры къ улучшенію ихъ естественныхъ условій и возможно большему приспособленію ихъ для нуждъ судоходства.

На ряду съ этимъ было принято во вниманіе, что улучшаемые водные пути въ будущемъ, по окончаніи постройки Сибирской желѣзной дороги, будутъ служить естественными подъѣздными путями къ магистральной линіи желѣзной дороги, оживятъ торговлю и промышленность малонаселенной Сибири, обезпечатъ колонизацію ея и дадутъ грузы желѣзной дорогѣ. Съ этою цѣлью Высочайше утвержденнымъ въ 30 день іюня 1893 г. положеніемъ Комитета Сибирской желѣзной дороги учреждено было временное Западно-Сибирское Управленіе внутренними водными путями, съ тѣмъ, чтобы впослѣдствіи это Управленіе было утверждено законодательнымъ

порядкомъ чрезъ Государственный Совѣтъ и содержалось на общегосударственныя средства, отпускаемыя по смѣтамъ Министерства Путей Сообщенія; одновременно съ учрежденіемъ названнаго Временнаго Управленія, Комитетомъ Сибирской желѣзной дороги были отпущены и необходимыя средства изъ фонда вспомогательныхъ предпріятій Сибирской желѣзной дороги какъ на содержаніе самаго Управленія съ двумя участками, такъ и на единовременные расходы по улучшенію судоходнаго состоянія рѣкъ Западной Сибири.

20 марта 1895 г. воспослѣдовало Высочайше утвержденное мнѣніе Государственнаго Совѣта объ учрежденіи Томскаго Округа Путей Сообщенія и объ утвержденіи штата сего Округа, а 1 іюля 1895 г. означенный штатъ былъ введенъ въ дѣйствіе. Одновременно съ этимъ упразднены: Высочайше утвержденное 3 мая 1895 г. Управленіе Обь Енисейскимъ воднымъ путемъ и временное Управленіе Западно-Сибирскими внутренними водными путями; водные же пути, состоявшіе въ вѣдѣніи двухъ поименованныхъ упраздненныхъ управленій, поручены надзору вновь учрежденнаго Округа, въ составъ котораго такимъ образомъ вошли: рѣка Обь съ притоками (Ница, Тура, Тоболъ, Иртышъ, Чулымъ и Томь, и Обь Енисейскій соединительный водный путь, а именно: естественныхъ рѣкъ, протяженіемъ 8.328 верстъ, шлюзованныхъ рѣкъ, протяженіемъ 93 версты, и соединительный каналъ, протяженіемъ 7,09 вер., а всего 8.428 верстъ.

Въ послѣдніе годы получила значительное развитіе и учебная часть Министерства Путей Сообщенія.

Такъ было образовано новое Императорское Московское Инженерное Училище.

Открытіе подобнаго заведенія было вызвано недостаткомъ въ инженерахъ для постройки и эксплуатаціи п. с., въ связи съ постоянно возрастающею и неудовлетворяемою потребностью въ техникахъ.

Цѣль новаго учрежденія дать вѣдомству инженеровъ-строителей. 14 сентября 1896 года это новое учебное заведеніе было торжественно открыто.

Въ вѣдомствѣ Министерства, кромѣ Института Инженеровъ [1])

---

[1] Инст. Инж. П. С. получилъ наименованіе Инст. Инж. П. С. Императора Александра I, по Выс. пов., 12 декабря 1877 года, по случаю исполнившагося столѣтія со дня рожденія Имп. Александра I.

путей сообщенія Императора Александра I, дѣятельность коего приняла болѣе широкіе размѣры, въ виду новаго штата Институту 1896 г., и вновь открытаго Императорскаго Московскаго Инженернаго училища, состоятъ въ настоящее время 34 желѣзнодорожныхъ училища, Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія и Нижегородское рѣчное училище.

Всѣ эти учебныя заведенія, предназначенныя для подготовленія техниковъ для службы на путяхъ сообщенія, имѣютъ въ своемъ составѣ болѣе 3.000 человѣкъ учащихся и выпускаютъ ежегодно около 700 молодыхъ людей съ законченнымъ спеціальнымъ образованіемъ.

Начиная съ 1869 г. число техническихъ желѣзнодорожныхъ училищъ быстро возрастало. Послѣдними учрежденными новыми училищами были въ 1894 г., въ г. Николаевѣ, при Харьково-Николаевской желѣзной дорогѣ, и въ г. Красноярскѣ, получившее съ Высочайшаго соизволенія наименованіе «Перваго Сибирскаго техническаго желѣзнодорожнаго училища Императора Николая II». Затѣмъ въ 1895 г. для Сибирской желѣзной дороги открыто второе техническое желѣзнодорожное училище въ г. Хабаровскѣ.

Вышневолоцкое училище кондукторовъ путей сообщенія имѣетъ цѣлью подготовленіе кондукторовъ путей сообщенія, ближайшихъ надсмотрщиковъ за исполненіемъ строительныхъ работъ и исправнымъ состояніемъ сооруженій на шоссейныхъ и водяныхъ путяхъ сообщенія. Что касается Нижегородскаго рѣчнаго училища для подготовленіе капитановъ пароходовъ, плавающихъ по Волгѣ и ея притокамъ, то оно является единственнымъ въ Россіи училищемъ, предназначеннымъ для образованія техниковъ судоплаванія по внутреннимъ водамъ.

Что же касается развитія желѣзныхъ дорогъ въ Имперіи, то оно представляется, въ настоящее время, въ слѣдующемъ видѣ: всего открытыхъ въ вѣдѣніи Министерства Путей Сообщенія жел. дорогъ, къ 1 января 1897 г.—35.300 в. сверхъ того: въ вѣдѣніи Военнаго Министерства—1.418 в. и В. Кн. Финляндскаго—2.244 в,. Всего 38.962 в.

СПИСОКЪ

Высшимъ чинамъ Центральнаго Управленія Вѣдомства Путей Сообщенія.

(1797—1897).

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности
Главные Директоры Водяныхъ Коммуникацій:		
Графъ Яковъ Ефимовичъ Сиверсъ . .	27 февр. 1797 г.	8 марта 1800 г.
Графъ Григорій Григорьевичъ Кушелевъ	8 марта 1800г.	21 авг. 1801 г.
Графъ Николай Петровичъ Румянцевъ	21 авг. 1801 г.	18 апр. 1809 г.
Принцъ Георгій Голштейнъ Ольденбургскій	18 апр. 1809 г.	15 дек. 1812 г.
Генералъ-Лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ	15 дек. 1812 г.	30 нояб. 1818 г.
Генералъ-Лейтенантъ Августинъ Августиновичъ Бетанкуръ	1 апр. 1819 г.	20 сент. 1822 г.
Главноуправляющій Путями Сообщенія.		
Герцогъ Александръ Виртембергскій .	20 сент. 1822 г.	22 іюня 1833 г.
Главноуправляющіе Путями Сообщенія и Публичными Зданіями.		
Графъ Карлъ Ѳедоровичъ Толь . . .	1 окт. 1833 г.	23 апр. 1842 г.
Графъ Петръ Андреевичъ Клейнмихель	11 авг. 1842 г.	15 окт. 1855 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Генералъ-Лейтенантъ Константинъ Владиміровичъ Чевкинъ	15 окт. 1855 г.	11 окт. 1862 г.
Генералъ-Лейтенантъ Павелъ Петровичъ Мельниковъ	11 окт. 1862 г.	16 іюня 1865 г.
Министры Путей Сообщенія.		
Ген.-Лейтенантъ Пав. Петр. Мельниковъ	16 іюня 1865 г.	20 апр. 1869 г.
Графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій 2-й	20 апр. 1869 г.	2 сен. 1871 г.
Гр. Алексѣй Павловичъ Бобринскій 1-й	2 сент. 1871 г.	10 іюля 1874 г.
Адмиралъ Константинъ Николаевичъ Посьетъ	10 іюля 1874 г.	7 нояб. 1888 г.
Генералъ-Лейтенантъ инж. Германъ Егоровичъ Паукеръ	7 нояб. 1888 г.	29 марта 1889 г.
Тайный совѣтникъ Адольфъ Яковлевичъ фонъ-Гюббенетъ	9 апр. 1889 г.	17 янв. 1892 г.
(Времен. Управ.) Дѣйствительный Статскій Совѣтникъ Сергѣй Юльевичъ Витте	15 фев. 1892 г.	30 авг. 1892 г.
Гофмейстеръ Высочайшаго Двора Аполонъ Константиновичъ Кривошеинъ	30 авг. 1892 г.	16 дек. 1894 г.
Князь Михаилъ Ивановичъ Хилковъ .	4 янв. 1895 г.	
Товарищи Главноуправляющихъ.		
Генералъ-Лейтенантъ Александръ Девяткинъ	31 окт. 1839 г.	29 окт. 1842 г.
Генералъ-Лейтенантъ Алексѣй Ивановичъ Рокасовскій	29 окт. 1842 г.	4 мая 1850 г.
Генералъ-Маіоръ Эдуардъ Ивановичъ Герстфельтъ	30 іюля 1850 г.	16 іюня 1865 г.
Товарищи Министра:		
Генералъ-Лейтенантъ Эдуардъ Ивановичъ Герстфельдъ	16 іюня 1865 г.	13 іюня 1868 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Свиты Его Величества Гр. Владиміръ Александровичъ Бобринскій 2-й . . .	13 іюня 1868 г.	20 апр. 1869 г.
Свиты Е. В. Гр. Алексѣй Павловичъ Бобринскій 1-й	20 мая 1871 г.	2 сент. 1871 г.
Тайный Совѣтникъ Ник. Ник. Селифонтовъ	18 мар. 1872 г.	4 іюня 1880 г. и съ 18 окт. 1885 по 16 апр. 1889г.
Тайный Совѣтникъ Адольфъ Яковлевичъ фонъ-Гюббенетъ	4 іюня 1880 г.	4 янв. 1885 г.
Тайный Совѣтникъ Григорій Александ. Евреиновъ	16 апр. 1889 г.	6 марта 1892г.
Тайный Совѣтникъ Анатолій Павловичъ Иващенковъ	6 мар. 1892 г.	7 сен. 1892 г.
Генералъ-Лейтенантъ Николай Павловичъ Петровъ	22 сент. 1892 г.	
Начальники Главнаго Управленія:		
Желѣзныхъ дорогъ:		
Ген.-Лейт. Бар. Анд. Ив. Дельвигъ . . .	15 янв. 1871 г.	20 мая 1871 г.
Тайный Совѣтникъ Канутъ Генриховичъ Шернваль	4 нояб. 1871 г.	27 янв. 1877 г.
Шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній:		
Князь Алексѣй Петровичъ Щербатовъ	12 янв. 1871 г.	15 нояб. 1872 г.
Члены Департамента Водяныхъ Коммуникацій (1798—1809) г.		
Ген.-Маіоръ Ѳедоръ Ивановичъ Медеръ		
„ Ѳедоръ Ивановичъ Герардъ		
Тайный совѣтникъ Иванъ Кондратьевичъ Герардъ		
Инженеръ генералъ фонъ-Сухтеленъ .		
„ „ Як. Як. де-Витте .		
Генералъ-Лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ		

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должностм.
Генералъ-Лейтенантъ Христіанъ Ивановичъ Трузсонъ		
Генералъ-Маіоръ Толстой		
„ Опперманъ		
Статскій Совѣтникъ Олсуфьевъ . . .		
Камеръ-юнкеръ Саблуковъ		
Статскій Совѣтникъ Ваксель		
Члены Совѣта:		
Генералъ-Лейтенантъ Францъ Павловичъ Деволантъ	20 дек. 1809 г.	23 дек. 1812 г.
Генералъ-Лейтенантъ Христ. Иванов. Траузсонъ	20 дек. 1809 г.	14 нояб. 1810 г.
Генералъ-Маіоръ Иринархъ Ив. Завалишинъ	20 дек. 1809 г.	14 нояб. 1810 г.
Генералъ-Маіоръ Ант. Ивановичъ Герардъ 2-й	14 нояб. 1810 г.	24 мар. 1811 г.
„ Левъ Львовичъ Карбоньгеръ	24 мар. 1811 г. съ 14 апр. 1820 г. и съ 17 ф. 1823 г.	21 мар. 1818 г. 24 дек. 1821 г. 11 дек. 1824 г.
„ Никол. Николаевичъ Леонтьевъ	2 фев. 1814 г.	1 мар. 1820 г.
„ Александръ Александровичъ Саблуковъ .	4 мар. 1817 г.	20 мая 1823 г.
„ Александръ Петров. Вельяшевъ	4 фев. 1819 г.	24 дек. 1826 г.
Генералъ-Маіоръ Егоръ Карл. Сиверсъ	1 сен. 1822 г.	1826 г.
„ Александръ Савичъ Горголи	20 мая 1823 г.	30 янв. 1849 г.
„ Степанъ Францевичъ Сеноверъ	1 мар. 1820 г.	26 янв. 1824 г.
„ Карлъ Ивановичъ Потье	15 апр. 1824 г.	3 окт. 1836 г.
Генералъ-Лейтенантъ Петръ Петров. Базенъ	9 янв. 1829 г.	8 сен. 1834 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Генералъ-Маіоръ Ант. Ант. Бистромъ	9 янв. 1829 г.	7 мар. 1834 г.
Генералъ-Маіоръ Петръ Алексѣевичъ Варенцовъ 1-й	23 іюня 1831 г.	14 дек. 1833 г.
Генералъ-Лейтенантъ Александръ Петровичъ Девятнинъ	29 окт. 1842 г.	16 янв. 1849 г.
Генералъ-Лейтенантъ Иванъ Ивановичъ Цвилингъ	6 дек. 1834 г,	6 сен. 1856 г.
Генералъ-Лейтенантъ Андрей Даниловичъ Готманъ	7 октяб. 1834 г.	8 іюля 1865 г.
Генералъ-Лейтенантъ Федоръ Ив. Рербергъ	27 апр. 1844 г.	1 іюля 1865 г.
Генералъ-Лейтенантъ Алексѣй Ивановичъ Рокасовскій	12 нояб. 1842 г.	4 мая 1850 г.
Генералъ-Лейтенантъ Гуго Морисовичъ Дестремъ	26 нояб. 1842 г.	10 нояб. 1855 г.
Генералъ-Маіоръ Яковъ Александровичъ Севастьяновъ .	23 нояб. 1843 г.	3 февр. 1849 г.
„ Мих. Мих. Эспехо .	17 іюня 1848 г.	13 нояб. 1852 г.
„ Петръ Александровичъ Языковъ . . .	3 фев. 1849 г.	19 авг. 1869 г.
„ Влад. Тимоф. Повало-Швейковскій	28 окт. 1849 г.	30 мар. 1850 г.
„ инж. Эдуардъ Ив. Герстфельдъ . . .	30 іюля 1850 г.	13 іюня 1868 г.
Тайный Совѣтникъ Александръ Егоровичъ Аверкіевъ	11 дек. 1848 г.	31 дек. 1855 г.
Тайный Совѣтникъ Игнатій Вас. Безкоровайный	18 фев. 1848 г.	27 нояб. 1877 г.
Генералъ-Лейтенантъ Петръ Карлов. Ломновскій	3 мар. 1849 г.	11 нояб. 1851 г.
Дѣйствительный Ст. Сов. Константинъ Ив. Фишеръ	1 мар. 1850 г.	15 мая 1860 г.
Генералъ-Маіоръ Фран. Іосифовичъ Берскій	4 дек. 1852 г.	20 сент. 1855 г.
Генералъ-Маіоръ Влад. Федор. Энгельгардъ	27 мар. 1855 г.	20 мая 1855 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Тайный Совѣтникъ Ник. Ефимовичъ Заика	8 мар. 1865 г.	15 мая 1860 г.
Генералъ-Лейтенантъ Павелъ Петровичъ Мельниковъ	24 янв. 1858 г.	11 окт. 1862 г.
Генералъ-Лейтенантъ Станиславъ Валер. Кербедзь	24 янв. 1858 г.	9 авг. 1891 г.
Генералъ-Маіоръ Павелъ Филип. Четвериковъ	19 мая 1860 г.	16 мая 1868 г.
Генералъ-Лейтенантъ Алексѣй Петровичъ Мельниковъ 2-й	10 янв. 1863 г.	17 апр. 1868 г.
Свиты Его Величества графъ Владиміръ Алексѣевичъ Бобринскій . . .	4 іюня 1868 г.	20 апр. 1869 г.
Генералъ-Лейтенантъ Ник. Ив. Богдановичъ	18 апр. 1868 г.	21 іюля 1875 г.
Генералъ-Лейтенантъ Баронъ Андрй Ивановичъ Дельвигъ	9 янв. 1869 г.	20 мая 1871 г.
Тайный Совѣтникъ Ив. Петр. Тарнава-Боричевскій	15 янв, 1870 г.	24 іюня 1887 г.
Свиты Его Величества Генералъ-Маіоръ Графъ Алексѣй Пав. Бобринринскій 1-й	16 окт. 1869 г.	2 сен. 1871 г.
Генералъ-Маіор Николай Ив. Липинъ .	8 окт, 1870 г.	3 февр. 1877 г.
Тайный Совѣтникъ Иванъ Дмитріевичъ Хмельницкій	1 фев. 1871 г.	14 окт. 1886 г.
Тайный Совѣтникъ Сергѣй Сергѣевичъ Бобрищевъ-Пушкинъ	9 мар. 1872 г.	31 янв. 1876 г.
Генералъ-Маіоръ князь Федоръ Федоро-Масальскій	5 янв. 1873 г.	14 окт. 1886 г.
Д. С. С. Николай Александровичъ Персидскій	9 мар. 1872 г.	27 дек. 1882 г.
Генералъ-Лейтенантъ Аполлонъ Алексѣевичъ Серебряковъ	30 янв. 1875 г.	25 мар. 1895 г.
Т. С. Влад. Пет. Соболевскій	23 янв. 1875 г.	20 дек. 1882 г.
Д. С. С. Влад. Ив. Граве	30 янв. 1875 г.	13 авг. 1881 г.
Т. С. Баронъ Канутъ Генриховичъ Шернваль	27 янв. 1877 г.	11 авг. 1889 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Совѣтъ Министерства Путей Сообщенія.		
Члены:		
Т. С. инж. Дм. Ив. Журавскій	29 апр. 1883 г.	13 окт. 1889 г.
Д. С. С. инж. Иванъ Семеновичъ Кологривовъ	13 іюля 1884 г.	
Д. С. С. инж. Левъ Александровичъ Ераковъ	13 іюля 1884 г.	19 окт. 1885 г.
Д. С. С. инж. Александръ Васильевичъ Барминскій	13 іюля 1884 г.	24 апр. 1893 г.
Д. С. С. Өаддей Ивановичъ Венгржиновичъ	20 іюля 1884 г.	
Д. С. С. Александръ Ивановичъ Стронинъ	16 янв. 1887 г.	4 окт. 1889 г.
Т. С. инж. Иванъ Даниловичъ Буславскій	17 фев. 1889 г.	15 мая 1891 г.
Т. С. Ник. Осип. Михневичъ	27 дек: 1891 г.	
Т. С. Мануилъ Серг. Мухановъ . . .	11 дек. 1892 г.	
Камергеръ Двора Е. И. В. Дѣст. Стат. Сов. Владиміръ Михаиловичъ Дондуковъ-Корсаковъ	11 іюня 1893 г.	
Д. С. С. Мих. Ник. Бухаринъ	24 окт. 1894 г.	
Д. С. С. Алек. Ник. Столпаковъ . . .	4 мая 1895 г.	
Совѣтъ по желѣзнодорожнымъ дѣламъ:		
Члены:		
Д. Т. С. инж. Станиславъ Валер. Кербедзь	3 янв. 1886 г.	9 авг. 1891 г.
Т. С. инж. Дми рій Иван. Журавскій .	3 янв. 1886 г.	13 окт. 1889 г.
Т. С. инж. Василій Васильевичъ Саловъ	14 окт. 1887 г.	
Д. С. С. Ник. Осиповичъ Михневичъ .	11 окт. 1892 г.	
Д. С. С. Влад. Мих. Верховскій 1-й .	21 апр. 1889 г.	

	Время назначенія на должность.	Время выбытія.
Генералъ-Лейтенантъ инж. Ник. Пав. Петровъ	2 дек. 1888 г.	
Инженерный Совѣтъ:		
Члены:		
Ген.-Лейт. инж. Ник. Пав. Петровъ .	7 мая 1892 г.	
С. С. инж. Ник. Евгр. Ададуровъ 1-й		
Полк. воен. инж. Альфредъ Альфредовичъ фонъ-Вендрихъ	30 іюля 1892 г.	
Т. С. инж. В. В. Саловъ	24 апр. 1892 г.	
Д. С. С. инж. Леопольдъ Фридриховичъ Николаи	24 апр. 1892 г.	
Д. С. С. инж. Никол. Виктор. Вернацкій 4-й	24 апр. 1892 г.	13 дек. 1892 г.
Тит. Сов. инж. Стан. Ипп. Кербедзь 2-й	6 іюня 1892 г.	
Ст. Сов. инж. Дм. Іоак. Андріевскій .	27 іюня 1892 г.	
Д. С. С. инж. Валеріанъ Андреевичъ Титовъ	11 іюля 1892 г.	
Отстав. Шт.-Кап. инж.-технол. Ник. Констант. Гофманъ 2-й		
Департаментъ Путей Сообщенія:		
Директоры:		
(Управляющій) кол. сов. Александръ Пав. Хрущовъ	31 мая 1820 г.	28 окт. 1822 г.
Дѣйств. Ст. Сов. Петръ Бонифантьевичъ Борейша	28 окт. 1822 г.	26 янв. 1834 г.
Ген.-Лейт. Ив. Ив. Цвилингъ	26 янв. 1834 г.	6 дек. 1834 г.
Ген.-Маіоръ Александръ Петр. Девятнинъ	6 дек. 1834 г.	31 окт. 1839 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Первый Департаментъ.		
Директоръ:		
Ген.-Маіоръ Алексѣй Ив. Рокасовскій .	8 дек. 1839 г.	29 окт. 1842 г.
Второй Департаментъ.		
Директоръ:		
Исп. д. Ст. Сов. Владиміровъ	8 дек. 1839 г.	29 окт. 1842 г.
Штабъ корпуса Инженеровъ Путей Сообщенія.		
Начальники:		
Ген.-Маіоръ Петръ Алексѣевичъ Варенцовъ	24 авг. 1829 г.	14 дек. 1833 г.
Ген.-Маіоръ Александръ Ив. Мясоѣдовъ	17 дек. 1833 г.	19 апр. 1833 г.
Ген.-Лейт. Ив. Гр. Кривопишинъ . .	19 апр. 1853 г.	3 февр. 1857 г.
Свиты Е. В. Ген.-Маіоръ Гр. Бор. Алексѣевичъ Перовскій	27 мар. 1858 г.	16 апр. 1860 г.
(Завѣд. Шт). Ген.-Маіоръ Петръ Федоровичъ Деморъ	16 апр. 1860 г.	31 дек. 1870 г.
Департаментъ Искусственныхъ Дѣлъ.		
Директоры:		
Ген.-Лейт. Александръ Ив. Рокасовскій	29 окт. 1842 г.	27 апр. 1844 г.
Ген.-Лейт. Ѳедоръ Ив. Рербергъ . . .	27 апр. 1844 г.	3 янв. 1859 г.
Ген.-Маіоръ Николай Ив. Богдановичъ	3 янв. 1859 г.	1 іюля 1865 г.
Вице-Директоры:		
Ген.-Маіоръ Петръ Афонасьевичъ Фроловъ	29 окт. 1872 г.	15 дек. 1844 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Полковникъ Александръ Викен. Полонскій	15 дек. 1844 г.	4 дек. 1852 г.
Полковникъ Федоръ Ив. Шембель . .	6 дек. 1852 г.	29 апр. 1854 г.
Полковникъ Александръ Ник. Ераковъ	29 апр. 1854. г.	27 дек. 1856 г.
ПолковникъКонстантинъ Ив. Марченко	27 дек. 1856 г.	1 іюля 1865 г.
Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ:		
Директоры:		
Ген.-Маіоръ Илларіонъ Мих. Бибиковъ	29 окт. 1842 г.	14 окт. 1843 г.
Д. С. С. Александръ Егор. Аверкіевъ	14 окт. 1843 г.	11 янв. 1848 г.
Д. С. С. Игнатій Вас. Безкоровайный	11 янв. 1848 г.	1 іюля 1865 г.
Вице-директоры:		
Полковникъ Александръ Акимовичъ Медвѣдевъ	29 окт. 1848 г.	25 апр. 1846 г.
Полковникъ Ст. Степан. Адамовъ . .	9 янв. 1847 г.	17 марта 1847 г.
Д. С. С. Александръ Михайловичъ Елчаниновъ	13 авг. 1847 г.	22 дек. 1856 г.
С. С. Ив. Евграфов. Егоровъ	22 дек. 1856 г.	мая 1857 г.
Д. С. С. Ник. Алексѣевичъ Персидскій	30 окт. 1859 г.	1 іюля 1865 г.
Департаментъ Ревизіи Отчетовъ.		
Директоръ:		
Ген.-Маіоръ Андрей Алекс. Полѣновъ .	4 февр. 1843 г.	1 іюля 1865 г.
Вице-Директоры:		
Ст. Сов. Вас. Алексѣев. Михайловъ .	4 февр. 1843 г.	18 іюля 1964 г.
Ст. Сов. Ник. Вас. Бабуринъ	18 іюля 1864 г.	1 іюля 1865 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Департаментъ Проектовъ и Смѣтъ:		
Директоры:		
Ген.-Лейт. Морисъ Гуговичъ Дестремъ	26 нояб. 1842 г.	10 нояб. 1855 г.
Ген.-Маіоръ Павелъ Ив. Палибинъ .	26 нояб. 1859 г.	1 іюля 1865 г.
Вице-директоры:		
Полковникъ Алексѣй Ник. Загоскинъ .	26 нояб. 1842 г.	7 февр. 1846 г.
Ген.-Маіоръ Ив. Христ. Кроль . . .	7 февр. 1846 г.	15 сент. 1856 г.
Полковникъ Пав. Ив. Палибинъ . . .	4 окт. 1856 г.	26 нояб. 1859 г.
Ген.-Маіоръ Вячеславъ Дм. Евреиновъ	14 янв. 1860 г.	12 апр. 1862 г.
Полковникъ Апполинар. Каетан. Красовскій	12 апр. 1862 г.	19 апр. 1863 г.
(Вр. испр. д.) Полковникъ Эдгардъ Ф. Прескотъ	19 апр. 1863 г.	1 іюля 1865 г.
Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ:		
Директоры:		
Д. С. С. Констант. Ив. Фишеръ . . .	18 авг. 1842 г.	1 мар. 1850 г.
Д. С. С. Александръ Вас. Каменскій .	1 мар. 1850 г.	4 іюня 1853 г.
Т. С. Александръ Ег. Аверкіевъ . . .	4 іюня 1853 г.	27 дек. 1856 г.
Полковникъ Як. Ник. Латраворсъ . .	27 дек. 1856 г.	27 февр. 1859 г.
Ген.-Маіоръ Петръ Александр. Языковъ	27 февр. 1859 г.	1 іюля 1865 г.
Ген.-Маіоръ Ник. Ив. Липинъ	1 іюля 1865 г.	7 янв. 1871 г.
Т. С. Ив. Дм. Хмельницкій	7 янв. 1871 г.	24 февр. 1877 г.
Т. С. инж. п. с. Д. Ив. Журавскій . .	24 февр. 1877 г.	6 іюля 1884 г.
Т. С. инж. п. с. Вас. Вас. Саловъ . .	6 іюл. 1884 г.	26 апр. 1887 г.
Д. С. С. Ник. Осип. Михневичъ . . .	26 апр. 1887 г.	21 апр. 1889 г.
Д. С. С. Влад. Мих. Верховскій . . .	29 іюля 1889 г.	27 дек. 1891 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Д. С. С. Васил. Серг. Сумароковъ . . .	20 мар. 1892 г.	6 янв. 1896 г.
Д. С. С. Андрей Никол. Горчаковъ . .	13 февр. 1896 г.	
Вице-Директоры:		
Ген.-Маіоръ Ив. Христ. Кроль	20 авг. 1842 г.	7 февр. 1846 г.
Полк. Як. Ник. Латраверсъ	7 февр. 1846 г.	26 дек. 1856 г.
Полк. Ник. Ив. Липинъ	27 дек. 1856 г.	1 іюля 1865 г.
Полк. Ераковъ 1-й	1 іюля 1865 г.	10 іюля 1869 г.
Т. С. Ант. Эман. Никифараки	16 апр. 1871 г.	10 февр. 1877 г.
Д. С. С. Алексѣй Бор. Беръ	16 фев. 1877 г.	14 іюня 1879 г.
Вр. и. д. С. С. Фадѣй Ив. Венгржиновичъ	12 окт. 1880 г.	20 іюля 1884 г.
Д. С. С. Александръ Діодор. Масленниковъ	8 іюня 1882 г.	7 іюля 1885 г.
Д. С. С. Ник. Осип. Михневичъ	7 іюля 1885 г.	26 апр. 1887 г.
Д С. С.Стан. Ник. Ястрежембскій . .	26 мая 1887 г.	
Особенная Канцелярія Главноуправляющаго и съ 1865 г. Министра:		
Правит. Канцеляріи:		
Правит. Канц. С. С. Ив. Петр. Пересласскій	13 нояб. 1826 г.	17 авг. 1842 г.
Директоры:		
Д. С. С. Никита Еф. Заика	17 авг. 1842 г. 1 янв. 1853 г.	9 ноябр. 1854 г. 15 мая 1860 г.
Д. С. С. Николай Прохор. Мицкевичъ	9 нояб. 1854 г.	1 янв. 1856 г.
Т. С. Ив. Петр. Тарнава Боричевскій .	17 нояб. 1860 г.	15 янв. 1870 г.
Д. С. С. Ив. Дм. Хмельницкій	15 янв. 1870 г.	7 янв. 1871 г.
Вице-Директоръ::		
Д. С. С. Ив. Дм. Хмельницкій	1 іюля 1865 г.	15 янв. 1870 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Департаментъ Общихъ Дѣлъ, и съ 1880 г. Канц. Министра:		
Директоры:		
Ген.-Маіоръ Александръ Конст. Гейнсъ	7 янв. 1871 г.	16 янв. 1876 г.
(Исправл. д.) Д. С. С. Кн. Влад. Мих. Дондуковъ-Корсаковъ	27 янв. 1876 г.	22 окт. 1876 г.
Д. С. С. Влад. Мих. Жемчужниковъ	22 окт. 1876 г.	30 мая 1882 г.
Т. С. Ѳедоръ Петровичъ Нероновъ . .	30 мая 1882 г.	21 апр. 1889 г.
Управляющіе: Т. С. Ник. Осиповичъ Михневичъ	21 апр. 1889 г.	11 окт. 1802 г.
Т. С. Александръ Серг. Ермоловъ . .	11 окт. 1892 г.	
Вице-Директоры:		
Д. С. С. Кн. Дондуковъ-Корсаковъ . .	17 янв. 1870 г.	27 янв. 1876 г.
Д. С. С. Ѳедоръ Петр. Нероновъ . . .	27 февр. 1877 г.	30 мая 1882 г.
Д. С. С. Ник. Осипов. Михневичъ .	16 окт. 1882 г.	7 іюля 1885 г.
Д. С. С. Евст. Конст. Игнатовичъ . .	7 іюля 1885 г.	2 февр. 1896 г.
Д. С. С. Мих. Дмитр. Дмитріевъ . . .	1 янв. 1886 г.	1 нояб. 1892 г.
С. С. Никол. Серг. Терскій	1 нояб. 1892 г.	
Надв. Сов. Алексѣй Дм. Арбузовъ . .	2 февр. 1893 г.	31 авг. 1895 г.
Надв. Сов. Александръ Ал. Палтовъ .	30 сент. 1895 г.	
Департаментъ Водяныхъ Сообщеній:		
Директоры:		
Директоръ Ген.-Маіоръ Никол. Иван. Богдановичъ	1 іюля 1865 г.	20 нояб. 1869 г.
Управляющій Полк. Владим. Петровичъ Стремоуховъ	1 янв. 1870 г.	1 февр. 1871 г.

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Вице-Директоръ:		
Полковн. Влад. Петр. Стремоуховъ . .	1 іюля 1865 г.	1 янв. 1870 г.
Департаментъ Сухопутныхъ Сообщеній:		
Директоры:		
Ген.-Маіоръ Вячесл. Дм. Евреиновъ .	1 іюля 1865 г.	9 дек. 1868 г.
(Вр. Управляющій) подполк. Фед. Ант. Поземковскій	9 дек. 1868 г.	9 апр. 1870 г.
Ген.-Маіоръ Фед. Фед. князь Масальскій	9 апр. 1870 г.	7 янв. 1871 г.
Вице-Директоръ:		
Подполк. Фед. Ан. Поземковскій . .	1 іюля 1865 г.	9 апр. 1870 г.
Департаментъ шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній.		
Директоры:		
Завѣд. Департаментомъ Полк. Гр. Ник. Петр. Клейнмихель	1 дек. 1872 г.	25 окт. 1876 г.
Т. Т. Петръ Александров. Фадѣевъ	20 янв. 1877 г.	8 янв. 1893 г.
Д. С. С. Алексѣй Ник. Столпаковъ .	8 янв. 1893 г.	4 мая 1895 г.
Д. С. О. Дм. Іоаким. Андріевскій . . .	7 мая 1895 г.	
Вице-Директоры:		
Полк. Гр. Ник. Петр. Клеймихель . .	31 дек. 1871 г.	1 дек. 1872 г.
Д. С. С. Александръ Авг. Клаусъ . .	1 дек. 1872 г.	13 февр. 1877 г.
Д. С. С. Владим. Карл. Креберъ . . .	20 февр. 1877 г.	25 февр. 1890 г.
Д. С. С. Влад. Фед. Зельстремъ . . .	25 февр. 1890 г.	

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Управленіе казенныхъ жел. дорогъ		
Предсѣдатели:		
Тайн. Сов. Баронъ Канутъ Генриховичъ Шернваль	19 фев. 1881 г.	5 іюля 1885 г.
Т. С. Вас. Вас. Саловъ	5 іюля 1885 г.	26 апр. 1887 г.
Д. С. С. Николай Львовичъ Марковъ 1-й	26 апр. 1887 г.	2 дек. 1888 г.
Ген.-Лейт. Николай Павл. Петровъ .	2 дек. 1888 г.	24 апр. 1892 г.
Д. С. С. Ник. Евграф. Ададуровъ 1-й .	24 апр. 1892 г.	11 іюня 1893 г.
Д. С. С. Пав. Петр. Василевскій . .	11 іюня 1893 г.	7 янв 1897 г.
(И. об.) Д. С. С. Викт. Андр. Мясоѣдовъ-Ивановъ	7 янв. 1897 г.	
Вице-предсѣдатели:		
Т. С. инж. п. с. В. В. Саловъ . .	28 февр. 1881 г.	5 іюля 1885 г.
Д. С. С. Никол. Львов. Марковъ . .	15 іюля 1886 г.	26 апр. 1887 г.
И. об. С. С. Александръ Александровичъ Алехинъ 2-й	1 мая 1887 г.	9 мая 1888 г.
И. об. Д. С. С. Як. Як. Горбуновъ . .	9 мая 1888 г.	28 мар 1891 г.
Д. С. С. Андрей Никол. Горчаковъ . .	31 марта 1891 г.	13 февр. 1896 г.
С. С. Влад. Ник. Печковскій	10 іюня 1896 г.	
Учебный Отдѣлъ:		
Управляющіе:		
Д. С. С. Викторъ Карл. Деллавосъ . .	16 авг. 1882 г.	3 авг. 1890 г.
Д. С. С. Ив. Артамон. Тютчевъ. . . .	7 сент. 1890 г.	10 дек. 1892 г.
Д. С. С. Евг. Ст. Волковъ	10 дек. 1892 г.	
Статистическій Отдѣлъ:		
Начальники:		
Д. С. С. Алексѣй Андріан. Головачевъ	23 мая 1873 г.	3 іюня 1876 г.
Ген.-Лейт. Ив. Фом. Борковскій . . .	6 іюня 1876 г.	

	Время назначенія на должность.	Время выбытія изъ должности.
Юрисконсультская часть.		
Юрисконсульты:		
Д. С. С. Ник. Алекс. Персидскій . .	1 іюля 1865 г.	28 апр. 1878 г.
Д. С. С. Алекс. Ив. Стронинъ . . .	1 іюля 1892 г.	18 нояб. 1894 г.
Д. С. С. Ив. Серг. Денисьевъ . . .	7 іюля 1888 г.	
Д. С. С. Пав. Викт. Деларовъ . .	28 нояб. 1894 г.	
Инспекція желѣзныхъ дорогъ.		
Главные Инспекторы:		
Полк. Альфр. Альфр. фонъ-Вендрихъ .	30 іюля 1892 г.	12 марта 1893 г.
Д С. С. князь Мих. Ив. Хилковъ . .	13 марта 1893 г.	4 янв. 1895 г.
Д. С. С. Викт. Андр. Мясоѣдовъ-Ивановъ	25 янв. 1895 г.	
Главная Инспекція шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній:		
Главныя Директоры:		
С. С. Мих. Ник. Бухаринъ	28 мая 1893 г.	24 окт. 1894 г.
(Вр. з.) Д. С. С. Викт. Андреевичъ Мясоѣдовъ-Ивановъ	25 янв. 1895 г.	

Хронологическая таблица развитія учрежденій Вѣдомства Путей Сообщенія.

1797 годъ.

Главный Директоръ Водяныхъ Коммуникацій.

1798—1809 г.

Департаментъ Водяныхъ Коммуникацій. Экспедиція устроенія дорогъ въ Государствѣ 1800.

1809—1820 г.

Управленіе водяными и сухопутными сообщеніями.

Совѣтъ. Экспедиція Водяныхъ и сухопутныхъ сообщеній Округа.

1820—1842 г.

Главное управленіе Путей Сообщенія и съ 1833 года и *Публичныхъ Зданій.*

Совѣтъ:

1. Комиссія для ревизіи отчетовъ.
2. Комиссія для разсмотрѣнія плановъ и смѣтъ.
3. Депо картъ и плановъ и мастерская.

Департаментъ Путей Сообщенія.

Съ 1840 г. 1 и 2 Департаменты. Дежурство корпуса инженеровъ путей сообщенія и съ 1829 г. Штабъ корпуса инженеровъ Путей Сообщенія.

Особенная Канцелярія Главноуправляющаго.

1842—1865 г.

Главное Управленіе Путей Сообщенія и Публичныхъ Зданій.

Совѣтъ. Штабъ корпуса инженеровъ путей сообщенія и при немъ Аудитаріатъ и Главный медикъ. Особенная канцелярія Главноуправляющаго. Учебный Комитетъ. Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ. Департаментъ Искусственныхъ Дѣлъ. Департаментъ Хозяйственныхъ Дѣлъ. Департаментъ Проектовъ и Смѣтъ и при немъ Депо плановъ и картъ. Департаментъ Ревизіи Отчетовъ.

1865 годъ.

Министерство Путей Сообщенія.

Совѣтъ. Канцелярія Министра. Штабъ корпуса инженеровъ путей сообщенія и при немъ Управл. Главнаго медика. Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ. Департаментъ Водяныхъ Сообщеній. Департаментъ Сухопутныхъ Сообщеній. Учебный Комитетъ.

1870 года.

Совѣтъ. Департаментъ Общихъ Дѣлъ и съ 1880 г. Канцелярія Министра. Департаментъ Шоссейныхъ и Водяныхъ Сообщеній и при немъ Техническо-Инспекторскій Комитетъ. Департаментъ Желѣзныхъ Дорогъ и при немъ Техническо-инспекторскій Комитетъ. Управленіе казенныхъ желѣзныхъ дорогъ съ 188 г. Совѣщательный Комитетъ. Юрисконсультская часть. Инспекція желѣзныхъ дорогъ съ 1892 г. Инспекція шоссейныхъ и водяныхъ сообщеній съ 1893 г. Статистическій отдѣлъ съ 1873 г. Учебный отдѣлъ съ 1882 г.



